RADU THEODORU

CROAZIERĂ CONTRA CRONOMETRU

EDITURA ALBATROS

RADU THEODORU

CROAZIERĂ CONTRA CRONOMETRU

Dedic această carte Anului internaţional al Tineretului şi tuturor adolescenţilor care visează MAREA

CARTEA ÎNTÂI
DACĂ… sau MEMENTO VIVERE!

PRELUDIU

În noaptea de 4 spre 5 iulie 1933 spre orele 22,57 iahtul *Hai-Hui 2* aflat în derivă la E.N.E. De insula Bozcaada făcuse pregătirile să întâmpine grenul vestit exact ca într-un bun tratat" de meteorologie maritimă: fulgere orizontale electrocutând cerul deasupra Asiei Mici în a căror lumină eterică se conturau vârfurile sălbatice ale munţilor, formaţii alerte de nori cirrus purtate de vântul de la înălţime spre largul egeean, freamătul surd al mării încă uleioasă şi grea, aşteptând furtuna într-o nemişcare plina de foşnete, apoi, rostogolite peste continent, cu ecouri stranii deasupra mării, tunetele. Decor fantast cu întuneric opac, bituminos, în care pâlpâiau vag luminile localităţilor de pe coasta anatoliană, iar în prova lumina care baliza stâncile din apropierea coastei insulei Bozcaada. Ceva de Hades, o antecameră a groazei în care maniaci ai teroarei psihologice îşi rafinau reţetarul fără ca echipajul să le poată opune altceva decât calmul, eventual velele de furtună şi în mod sigur încrederea în calităţile nautice ale iahtului.

Apoi, tot ca în excelentele tratate de meteorologie maritimă, grenul s-a prăbuşit de pe înălţimile munţilor pe mare. De la 2 noduri, cu cât skipperul încercase să se an-gajeze în strâmtoarea dintre insulă şi continent pentru a ajunge la intrarea în Dardanele, lochul a sărit la 9—10 noduri. Adică limita pe care o putea înregistra. După 30 de minute de vijelie punctată de lovituri de vânt, peisajul s-a modificat inexplicabil. Nu exista un punct adevărat anterior furtunii pentru că harta folosită, fiind una generală şi cam veche, nu avea trecute localităţile mai noi, electrificate, capurile şi luminile, nu exista posibilitatea luării unor relevmente pentru bunul motiv că skipperul ţinea scota randei la mână şi musul, devenit între timp marinar, blocat lângă skipper, putea fi din clipă în clipă necesar la prova, la o schimbare ele focuri; iar rolurile de şef cu manevra velelor şi timonier lipseau de pe lista de echipaj din motive independente de voinţa skipperului şi a musului.

Deci, în noaptea de 4 spre 5 iulie 1983 spre orele 23,57, iahtul *Hai-Hui* 2 făcea surf, practic zbura pe deasupra valurilor abia formate spre un fel de perdea ondulată, mai neagră decât noaptea, în spatele căreia se vedea clar o lu-mină în prova tribord, în vreme ce altă lumină ieşise din întuneric în prova babord. „Cam 3 mile între lumini", apreciase skipperul, exact cât măsurase pe hartă lăţimea strâmtorii.

— Dacă îmi daţi voie să-mi spun părerea, strigase musul-marinar ca să acopere simfonia dezlănţuită de furtună.

Musul (este o lege de fier la bord) nu poate avea păreri şi nu poate da sugestii. Motivele ţin de tradiţie şi tradiţia ţine de însumarea unei experienţe de secole. Ce poate şti despre mare un mus care visează marea de-o viaţă, trăieşte la Oradea, în plină câmpie crişană, Oradea

fiind udată de Crişul Repede, nici măcar navigabil pentru bărci gonflabile, ambarcat pentru întâia oară pe un iaht la care a avut fantezia să devină coproprietar? Nimic! înduioşat de grija cu care musul îl protejează de vânt şi de averse, ros de remuşcări acide, simţindu-se pedepsit pentru păcatul grav de călcător de jurăminte (skipperul se jurase să nu se mai ambarce până la sfârşitul zilelor lui, îşi călcase jurământul şi marea, ah, marea…), omul de la eche, responsabil printre altele şi cu viaţa celor doi, a mârâit printre dinţi:

— Ascult!

— Intrăm în coastă! a strigat musul.

— Iluzie optică, a răspuns morocănos zeui tutelar. Ce părere notabilă putea să emită un mus rebegit de frig, nedormit nebărbierit, mereu chemat la manevră, sâcâit cu o mie de fleacuri esenţiale? Coasta? Rizibil! în clipa aceea s-a întâmplat o gravă perturbaţie a echilibrului interior stabilit cu asprime de skipper. A statutului său psihologie. Adică, fulgerător a schimbat de drum, virând sub vânt , astfel încât iahtul dubla după o clipă ceea ce skipperului i se păruse a fi bancul de pâclă împins de furtună de la uscat spre larg. Şi tot fulgerător, rememorând detaliile hăr-ţii, aşa puţine câte erau, skipperul a înţeles că, de fapt, se angajase în canalul periculos dintre insulă şi stânci, canal prin care grenul îl purta cu 10 noduri şi că, în întunericul de iad torturat de vânt şi de gemetele catargului suprasolicitat, numai şansa îl va putea feri de o întâlnire nefastă cu stâncile. Reacţia instinctivă, salvatoare, aparţinuse fostului pilot de vânătoare. Magnificienţa opiniei autoritare, skipperului. Echilibrul fusese rupt în favoarea realităţii.

— Bravo, băiatule!

Musul s-a destins. Parţial. Încă vibra de emoţie. Skipperul a auzit cu urechea aceea hipersensibilă cum vibra eu-l conştient al musului. Brusc, aşa cum venise, vântul a căzut. La 5 iulie orele 1,23 iahtul *Hai-Hui 2* se afla în derivă între stânci şi portul insulei Bozcaada. Musul a pornit motorul. Apoi a cerut permisiunea să se ducă la prova spre a supraveghea marea, a repera stâncile şi a indica direcţia spre marea liberă. în clipa când a virat, nu se ştie ce resort interior a sărit şi din lestul opac al subconştien-tului s-a eliberat titlul cărţii pe care skipperul îl bâjbâise în tot lungul marşului:

„Croazieră contra cronometru”

Musul trebuia deconectat de la emoţie. Musul salvase situaţia. Musul trebuia să intre, pentru câteva minute, în dialog cu skipperul, iar părerea lui trebuia de data asta considerată cu toată deferenţa.

— Îţi propun câteva titluri de carte, a spus skipperul, urmărind cu echea direcţiile indicate de mus şi cu privirea grupul de stânci de un verzui sticlos sub lumina slabă a balisajului. Fii atent: „Periplu egeean“; „Croazieră contra cronometru”, „Hai-Hui pe 3 mări“.

— „Croazieră contra cronometru” a spus musul… Veniţi în tribord… Avem în prova mare liberă.

Dintr-odată, ca şi când grenul ar fi purificat universul de toate sunetele cunoscute până atunci, aerul s-a umplut până la refuz numai de duduitul puternic al maşinilor răsunând înfundat în carcasele metalice ale navelor. Din pâclele viorii ale preceasului de ziuă au început să se întrupeze luminile de drum. Una după alta, navele venite din Egeea şi din lume, se angajau în strâmtoare dublând matematic întinsura de la Cap Kumkale. Una după alta navele venite din Marea Neagră şi Marmara ieşeau în Egeea şi în lume dublând prudent întinsura de la Cap Kumkale. Sperjurul nu fusese pedepsit. Marea crudă, generoasă de astădată, îi deschisese larg mirificele orizonturi egeene. Croaziera anului 1983 se apropiase de ultima ei etapă. Fusese găsit titlul cărţii. Cartea însăşi exista în „Jurnalul de bord“. În „Caietul de cart:!. Note riguroase de zi şi de noapte. Calcule de navigaţie. Starea mării. Viteza şi direcţia vântului. Ziua şi ora apariţiei capului frontului de furtună. Ziua, ora şi minutul trecerii corpului frontului de furtună la verticala iahtului. Întâmplări mărunte la bord. Impresii la escale. Întâlnirea cu Egeea. Un univers…Întâlnirea cu insulele. O istorie… Şi ce altceva încă?… Pentru că totul fusese trăit la incandescenţă şi acest tot care-mi raclase nervii până la durere, care-mi bombardase conştiinţa cu laserul perfid al amintirilor homerice, care-mi incendiase imaginaţia cu versurile safice şi nu numai cu ele, care-mi torturase conştiinţa, cu gemetele celor sacrificaţi în Chios pe altarul libertăţii, acest tot plin de foşnetele legănătoare ale mării, de susurul vântului în sarpâlpâirile gingaşe ale constelaţiilor, de vuietul ascuţit al furtunii, de tăcerile profunde ale nopţilor în care-ţi auzi gândurile, în zorii aceia opalescenţi acest tot zic se cufundase brusc într-o uitare grea, iremediabilă, definitivă. Skipperul lui *Hai-Hui 2* avusese atunci senzaţia disperată că grenul spulberase în neant „Croazieră contra cronometru”, memorial de călătorie sortit oare să rămână consemnat numai în documentele de bord?…

VARIAŢII PE ACEEAŞI TEMĂ: ECHIPAJUL

In 1980 îmi propusesem o croazieră egeeană. *Hai-Hui 2* îşi dovedise calităţile marine. Excelent iaht pentru croaziere scurte şi medii, îmi dădea certitudinea realizării oricărui plan care nu cerea o autonomie mai mare de 15 zile de apă potabilă la bord. Întreruptă de o eşuare dramatică la Cap Karakova, în partea îngustă a strâmtorii Dardanele, croaziera a făcut obiectul cărţii *Din nou spre Sud* (apărută în 1982). Fals exasperat de calmul plat întâlnit în largul golfului Igneada pe drumul de întoarcere, sătul de fanfaronada gratuită a unor pseudo-bărbaţi capabili la o cafeluţă sorbită tacticos în birourile unde-

şi exersează profesiile civile să urce Everestul şi să traverseze mările, skipperul, neînţelegând în ruptul capului cum doi membri de echipaj pot părăsi nava şi pe coechipieri în voia sorţii, a jurat acolo, în calmul plat ucigător, să-şi vândă iahtul şi să-şi vadă de ocupaţiile rupestre.

Cu atât mai mult cu cât aceste ocupaţii exersate pe un spaţiu geografic şi social redus, permiteau observarea amănunţită a comportamentelor umane, a proceselor sociale esenţializate, venind în sprijinul nemijlocit al fişelor care îndeobşte alcătuiesc structura cărţilor susnumitului skipper. Bravul cocoşel turcesc Baiazid, foarte exact în profesarea prerogativelor cu care-l înzestrase natura, spaima cocoşilor autohtoni, ori de diferite alte rase, coşmarul claponilor şi visul cotcodăcit şăgalnic al galinaceelor dolofane de prin vecini, începuse să îmbătrânească. O îmbătrânire poate prematură, de care skipperul redevenit ţăran se simţea vinovat. Revoltat ipocrit de escapadele zilnice sfârşite în bătălii acerbe cu cocoşii vecinilor, sătul de victoriile trâmbiţate public de pe înălţimea gardurilor şi a solarelor, exasperat de lipsa lui de tact, skipperul-ţăran a tăiat aripile vajnicului Baiazid, sortindu-l unei existenţe cvasiumane alături de cele două consoarte, operaţie care l-a scârbit profund şi i-a alterat caracterul. Din ţanţoş, stăpân pe sine, războinic şi cinstit, Baiazid a devenit introspectiv, grav. Tăcut, mizantrop şi cinic. Nu se ştie exact în ce fază a lunii, poate la luna plină când lumina ei gingaşă brodează dantele de argint în crengile merilor, cele două găinuşe, ca şi progenitura, trei cocoşei roşii, au simţit că Baiazid a scăpătat spre apus. Să îmbătrânească? Cine? Stăpânul superb al curţii? Vajnicul cavaler împintenat? Înzăoatul Baiazid, mândria secretă a gospodarului? De neconceput!… Eheu*!… fugaces… labuntur anni! Tempus edax rerum!… Cel dintâi a în*drăznit unul din cocoşeii roşii. Unul din cocoşeii care se pitea pe sub garduri numai când Baiazid îl privea cu ochiul lui rotund, oţeliu. Unul din cocoşeii care se găinăţa atunci când de undeva din poiată răsuna trâmbiţa lui Baiazid, vestindu-i întoarcerea din bătălie. Unul din cocoşeii cu glasul în schimbare, grăbit să sară ierarhia, lacom de puterea discreţionară a stăpânului, perfid refulat al curţii cu orătănii. A îndrăznit, laş şi din fugă, să-i dea un plisc în creastă. Baiazid a rămas o clipă năuc. Era spre toamnă la coptul viei. Cădea un panaş de lumină pe armura verzuie a celui vajnic, rămas într-un picior, cu aripile tremurânde. Ah, grăbitul, mi-am spus, aşteptând riposta pe care-o voiam mortală… Baiazid a privit soarele cu ochi rotund, peste care, o clipă, a căzut pleoapa solzoasă. Apoi, greu, târându-şi aripile, s-a dus lângă piciorul bunicului care se sorea, moţăind… Şi-a făcut loc în ţărâna caldă. A început să picotească. Apoi a fost rândul celorlalţi cocoşei. Apoi a fost rândul celor două soaţe care puseseră la pipotă toate infidelităţile celui vajnic. Voiau să-l ucidă. Feroce.'Bravul Baiazid. Mereu lângă piciorul bunicului care-l apăra cu o nuia. Picotind la soare.

Resemnat în singurătate. Neputând să mai zboare pe legănătoarea lui agăţată sub coama fânăriei, unde, acum, în fiecare seară se îndesau ţanţoşi cei trei cocoşei roşii. Când m-am întors din peregrinările mele, bunicul îl îngropase la rădăcina gutuiului. Aşa cum l-a îngropat în vie pe Raj, bracul sârmos, tovarăşul meu de vânătoare. Raj, care murise plângând omeneşte pe când mă aflam în insule, undeva dincolo de înţelegerea lui cu luncă şi Argeş, cu fazani şi iepuri, cu dulce zumzet de albine şi iarbă înrourată prin care urmele jivinelor se însăilau ca un fum părelnic…*Eheu! Fugaces… labuntur anni! Ce* rost avea să repet? Cei trei impostori au sfârşit în frigare. Tot în frigare neruşinatele concubine! N-am nevoie de surogate. N-am nevoie de iluzii. N-am nevoie de figuranţi. Cel mai jalnic teatru mi se pare a fi teatrul de păpuşi. Aşa că în 1981 toamna eram în căutare de oameni adevăraţi, nu-mi trebuiau decât trei, la nevoie m-aş fi mulţumit şi cu doi, un echipaj tare, un echipaj dur pentru un nou drum tăiat spre acelaşi mirific spaţiu al sudului.

★
★ ★

Începusem să înţeleg şi să văd lucrurile dincolo de armura în care educaţia mea militară mă încastrase cu rigoarea imuabilului. Mai exact începusem să văd, fără să pot înţelege. Şi mai exact nu puteam concepe actul ambarcării şi navigaţia cu vele în afara unui anumit ritual sacerdotal. Neobligat de legi, neoonstrâns de social, dimpotrivă, luptând împotriva inerţiei administrative, rutinei birocratice, lenei de gândire şi nu de puţine ori împotriva prostiei solid amarată în fotolii tapisate comod, velistul de croazieră năzuieşte (îmi ziceam) să-şi împlinească un vis. Să se elibereze de o obsesie. Să-şi realizeze una din cele mai fascinante aventuri existenţiale pe care un terestru copleşit de rutina zilnică (aprovizionarea cotidiană, coada de la autobuzul cotidian, apoi slujba oricât s-ar mula pe o profesie-vocaţie, apoi piaţa, apoi autobuzul, apoi televizorul şi de la capăt cu eroismul anonim al anonimilor care de fapt scriu istoria) putea s-o imagineze. Majoritatea scrisorilor primite de la cei care visează croaziera, studenţi, muncitori, profesionişti de varii profesii şi vârste, începeau şi sfârşeau cu o singură mărturisire răscolitoare: să plutească cu vele pe mare. În viziunea skipperului care-şi punea iahtul la dispoziţia acestui entuziasm fulgurant, terestrul respectiv nu făcea un transfer de la uscat la navă, o simplă mişcare de translaţie pe orizontală. Prin însăşi condiţia visului său împlinit, terestrul făcea un salt calitativ spre înălţimile pure ale condiţiei umane. Adică îşi lăsa la uscat, în apartamentul de stat sau personal, absolut toate obiceiurile şi tarele moştenite de la dezgustătoarea burghezie a cărei înaintată stare de putrefacţie morală era notată încă de Johann Wolfgang Goethe în

cartea *Poezie şi adevăr* şi care-l exasperase pe corosivul papa Voltaire, făcându-l să exclame: *„Nous laisserons ce monde-ci aussi sot et aussi mediani, que nous l'avons trouve en y arrivant".* Este adevărat că obiceiurile moştenite au proliferat straşnic sub obrocul demagogiei cotidiene şi că bravul candidat la ambarcare trebuia să facă, în vederile skipperului, o purific care cam dură; dar, nobleţea scopului obligă la sacrificii. Deci skipperul urma să primească la bord nişte inşi arşi de focul sacru al navigaţiei cu vele, prin însăşi acest incendiu interior purificaţi, dornici să înveţe ABC-ul velistului de croazieră, să guste deliciile navigaţiei cu vele, să se redescopere pe ei în universul altor culturi, altor peisaje, altor istorii, de atâtea ori în interferenţă dramatică sau fastă cu propria noastră istorie.

Urmând oarecum raţionamentul strâns al pesimistului Schopenhauer, atât de optimist în aforismele, parenesele şi maximele sale, skipperul considera OBIECTUL croazierei ca un dat obiectiv. Adică: iahtul *Hai-Hui 2*; Marea Neagră, Marea Marmara, Marea Egee şi porturile de escală. O navă solidă, plină de solicitudine faţă de greşelile timonierilor amatori; mări cunoscute din tratatele de specialitate cu salinitatea, curenţii, natura fundului, a coastelor, cu vânturi dominante, înălţimea şi frecvenţa valurilor, pericole de navigaţie, semnale luminoase, radiofaruri şi încă o mie de amănunte descrise minuţios, consemnate pe hărţi şi documente de navigaţie; cu porturi cu escală descrise în enciclopedii, ghiduri turistice, istorii, note de călătorie şi alte documente adiacente.

După cum notam mai sus, prin spărturile armurei, spărturi operate brutal de realităţile terestre, rămânea ca skipperul să reconsidere sub o infinitate de aspecte, SUBIECTUL, mai corect şi în ton cu psihologia contemporană: SUBIECŢII croazierei cu vele. Adică: echipajul. Adică bravii trimiţători de epistole fulgurante, purificaţi prin sacrul foc interior de năravurile cotidiene, gata să accepte saltul în înălţime, măcar la înălţimea crucetei dacă înălţimea onestităţii ar fi generat cumva rău de înălţime. Scurt pe doi; sacul de marinar conţinând tot ce scrie pe lista de echipament şi cazarmament, disciplină, bunăvoinţă, dorinţa de a învăţa, deferenţă faţă de restul echipajului şi a lumii, respectul legilor începând cu cele de navigaţie şi sfârşind cu legile statelor în ale căror ape teritoriale se navigă, un strop de umor, puţină cultură dacă este posibil, voinţa de a învinge răul de mare, acordarea personalităţii cu tonul echipajului, primatul necesităţilor impuse de iaht şi croazieră. Şi era să uit: respectarea la micron şi microsecundă a ordinelor date în timpul serviciului la bord.

Skipperul anului 1981, toamna, era departe de a fi un naiv. Cele câteva croaziere scurte şi medii pe care le făcuse. În Marea Neagră şi Mara Marmara având la bord o anumită reprezentanţă a societăţii contemporane îl învăţase să considere SUBIECŢII sub forma celei mai

surprinzătoare diversităţi, negăsind decât arareori puncte de vedere comune şi în 100% din cazuri translând sacul de marinar, adică mutându-l pur şi simplu de la cheu la bord şi uitând în clipa ambarcării sublimele mărturisiri de credinţă făcute pe cale epistolară sau viu grai, incendiul acela interior, purificator şi nobil rămânând doar o metaforă.

La lipsa lui de naivitate (este adevărat, uneori, din necesităţi tactice camuflată sub o anumită bonomie uşor de aerodrom şi de port) perfidul skipper adăuga un obiect cu totul supărător: fişa de personaj. Un tic profesional. O deformare profesională. O manie. O obsesie. Fişa de personaj pe cu totul alte criterii decât cele detective, din care se exclud aprioric referinţele strânse în stil „sectorist", ca şi cele furnizate de opinia publică adiacentă mediului din care vin SUBIECŢII. Asta din o mie şi unul de motive, unul din ele, ultimul, cel peste mie, pornind de la folclor, de la înţelepciunea populară care spune că „gura lumii numai pământul o astupă".

Conform acestei fişe candidatul la ambarcare se prezintă skipperului ca un nou-născut, aşa cum îl credea pur şi meşterul Rousseau. În cazul considerat, fără antecedente morale, de istorie personală, de accidente, drame, înfrângeri, victorii, fără profesii preferate altor profesii, fără distincţie de ierarhie socială. Singurul criteriu: pasiunea mării şi îndemânările, competenţele acoperirii unui rol de echipaj, de la pregătirea iahtului pentru lansarea la apă, până la legarea de cheu după terminarea croazierei. Dintre candidaţi se exclud marinarii de profesie. Ar face viaţa prea uşoară la bord. Dintr-o aventură a cunoaşterii, croaziera ar deveni o aventură a rutinei.

Fişa începe deci cu numele echipierului şi se completează cu reacţiile lui la toate impulsurile ivite din noul microorganism creat ad-hoc: echipajul şi susţinătorii croazierei proiectate. Skipperul, ca un pasionat al istoriei sociale şi politice pe care le investighează sub specia dialecticii, ştie că intercondiţionarea este una din legile fundamentale ale istoriei sociale şi personale, fără să intervină în niciun fel asupra acestui caracter dialectic din relaţiile sociale mai exact, lăsând libertate absolută membrilor de echipaj să ajungă la ceea ce sunt de fapt, nu la ceea ce par a fi în mod obişnuit.

Perioada de pregătire este şi una de autoselecţie. Combustia internă a candidaţilor are rezerve de carburant variabile. Rezervele unora se sfârşesc în clipa când pun punctul final al scrisorii de adeziune de nimeni cerută, plină de patetismul cuvintelor policolore. Rezervele altora se sfârşesc după primul drum la Constanţa, când trebuiesc cărate lanţuri, ancore, vele, lacuri şi pituri; sau când începe munca dură de raşchetat, chituit, piturat, marţagonit când se doarme pe apucate, când se mănâncă numai dimineaţa şi seara, când părul se năclăieşte, când porii se astupă cu rumeguş fin, când mirosul piturilor te năuceşte, când parâmele metalice îţi taie carnea. Alţii au rezervele

de combustibil intacte în clipa lansării la apă, luându-le la bord împreună cu entuziasmul stârnit de ieşirea în mare. De aici încolo începe adevăratul periplu spre ceea ce este de fapt echipierul rezistent până la ieşirea în larg. De aici încolo echipierul se amarinizează sau nu. De aici încolo el devine velist de croazieră prin vocaţie sau se întoarce la fel de terestru pe cât fusese la ambarcare, bucuros că a scăpat cu viaţă, etalându-şi la rigoare aparenţa de navigator încercat: „prin anul o mie nouă sute optzeci şi cât?! Draga mea, în optzeci şi cât, dom'le, ce an păcătos şi ce barcă nenorocită şi ce tipi ăia… Venea valul, un monstru apocaliptic şi dintr-odată eu…“

Fişa. Nenorocita de fişă… Cu luna, ziua, ora, minutul când omul, brusc, fără s-o ştie, lepădase toate măştile după care se ascunsese, toată recuzita disimulării, toată retorica demagogiei, toată strategia parvenirii, toată arhitectura umilinţelor acceptate în contul parvenirii, luna, ziua, ora, minutul când insul îşi pierde identitatea, îşi pierde numele, prenumele, iniţiala tatălui, tot ce ţine de structura substantivelor proprii, de demnitatea lor şi devine substantiv comun, adică ceea ce ESTE şi nu ceea ce PARE. Marea a operat dramatic şi fără drept de apel disocierea dintre aparenţă şi esenţă. Tipul care doar şi-a translat sacul de bord de la cheu pe punte, tipul cu combustia reglată după necesităţi lucrative, trece în anul, luna, ora, minutul respectiv din starea lui civilă confortabilă, în galeria personajelor. A arhetipurilor. Este o pierdere? Este un câştig? Este fişa o cruzime inacceptabilă? Reprobabilă? Poate!. Pe cât este adevărul o cruzime inacceptabilă şi reprobabilă.

Desigur, prin legea compensaţiei sunt şi ceilalţi. Cei în adevăr purificaţi prin arderea dinaintea ambarcării. Călăreţii de vise. Dăruiţii. Cei care-au trecut la bord oficiind sacrala lor comuniune cu marea. Împătimiţii. Cei care sunt conştienţi că scriu, chiar dacă o fac cu litere caligrafiate neîndemânatec, cele dintâi pagini ale iahtingului românesc de croazieră. Dacă ei ar fi lipsit din topul de fişe, cărţile skipperului n-ar fi fost decât nişte conştiincioase jurnale de bord. Raţiunea paginilor care motivează „Croazieră contra cronometru" ar înceta să existe. Croaziere cu vele se fac pe toate mările, unele infinit mai temerare, mai spectaculoase, mai solicitante. Multe din ele sunt povestite conştiincios, conţin o mulţime de informaţii inedite, o mare sumă de concluzii vizând profesiunea de vacanţă sau de-adevărat: iahtingul de croazieră cu vele… Dar? Există un dar dincolo de care începe aventura existenţială. Adică întrebările. Şi pe măsura posibilului, răspunsurile.

Prin această voltă în vânt ne întoarcem mereu la subiectul-cheie, la întrebarea-cheie, la răspunsul-cheie; Echipajul! Adică: Oamenii! Adică cei care fac să explodeze Fişa, impunându-se realităţii ca o realitate creatoare şi modelatoare de eveniment. Care-l fac să jubileze la eche

pe skipperul cârcotaş, cusurgiu, aspru, dur, cum cleveteşte portul; când îşi vede Subiecţii făcând acrobaţie la prova urcată spre cer, sau plonjând în gol, spălaţi de deferlanţi, stăpânind velele cu trupurile care găsesc resurse infinite să reziste, să-şi multiplice eforturile, a căror ingeniozitate descoperă soluţii rapide pentru zecile de incidente ale bordului, stăpâni pe ei, pe voinţa lor, pe astăzi şi – de ce nu – pe mâine?!

Fişa. Benefica fişă. Cu anul, luna, ziua, ora, minutul când omul, brusc, fără s-o ştie lepădase masca cotidiană, obişnuită, sub care-şi purta demnitatea ireductibilă, rănile pe care profesarea demnităţii i le pricinuiseră, sub care-şi disimulase forţa şi visele, credinţa în el şi-n apa vie a adevărului, masca obişnuită sub care se construise onest, lacom de orizonturi noi; deci anul, luna, ora şi minutul când în situaţia limită insul îşi câştigă printr-un gest tot ce ţine de structura substantivelor proprii, de demnitatea lor, devenind ceea ce ESTE şi nu ceea ce PARE. Marea a operat dramatic, fără să erodeze structurile edificiului construite din calităţile primordiale. După acelaşi procedeu profesional, omul intră cu numele, prenumele şi iniţiala tatălui în galeria arhetipurilor. Este sigur un câştig.

Poate fi reprobabilă fişa? De ce?

Dealtfel, pe fiecare navă care navighează pe mările şi oceanele lumii rolurile de echipaj sunt obligatorii şi ce altceva decât fişe morale sunt în ultimă instanţă rolurile de echipaj?!

O FIŞĂ ALEASĂ LA ÎNTIMPLARE ŞI O CROAZIERA RATATĂ

„Nepotrivire de caracter” scriu grefierii ca motivaţie inatacabilă într-o mulţime de procese de divorţ. Ce să însemne privirea strecurată rapid printre genele blonde, ce altceva decât sinceritatea acestui tânăr care mă copleşeşte cu toate darurile inventivităţii lui prodigioase, hrănită de îndemânări politehnice de-a dreptul uluitoare pentru un neîndemânatec ca subsemnatul?… Ce să însemne altceva decât sinceritate fiecare demers al tânărului venit în întâmpinarea nevoilor tehnice reclamate de *Hai-Hui 2* după peripeţiile eşuajului’?

Este duminică 28 iunie 1981, orele 11,50, iahtul se găseşte la traversul insulei Hânaliada din vestul arhipelagului Prinkipo, având la bord skipperul şi musul, deci echipaj de doi, cel mai nenorocit echipaj din câte combinaţii se pot imagina, mai ales atunci când diferenţele de toate felurile conduc mai devreme sau mai târziu la acea incompatibilitate psihologică numită în actele justiţiei „nepotrivire de caracter”.

În ziua aceea şi la ora aceea se însumaseră la bord o seamă de

stări de spirit, unele incerte, unele tranşante, unele nebuloase şi inexplicabile, altele urmând o dialectică evidentă, stări de spirit care fără să fie determinante, fără să ceară o măsură radicală, trăseseră semnalul interior de alarmă, semnal la care skipperul este îndeobşte foarte atent, acordându-i girul intuiţiei infailibile. Majoritatea fişelor de lectură care sintetizează povestea croazierelor fie în Mediterana, fie în Oceanul planetar demonstraseră la o sinteză obiectivă că 98 % din echipajele în doi au sfârşit lamentabil. Au sfârşit excelent fie cuplurile, fie echipajele în doi unde s-au exersat respectul reciproc şi o disciplină de fier, fără niciun rabat de la rolurile de echipaj, ultimul cuvânt devenit ordin rămânând al skipperului. Sunt la îndemâna veliştilor experienţele notabile şi explicite ale celor doi circumnavigatori francezi: Alain Gerbault şi Le Toumelin care-au încercat formule în doi sfârşite în cazul coechipierilor lui Le Toumelin pe scara de jos a condiţiei umane.

Eram doi la bord mai mult la insistenţele tânărului numit între ai săi „Blondul“ şi ca urmare a activităţii lui prodigioase depuse în slujba croazierii. Atmosferă încărcată, contrastând evident cu aerul de duminică estivală al insulei la cheul căreia pasagerul deversase o mulţime multicoloră, cu plaja înţesată, cu şalupe rapide trăgând în lungi siaje sinuoase amatorii de ski nautic, tineri bronzaţi şi tinere suple, cu pletele fâlfâind fotogenic, cu iahturi şi cu cer de vacanţă sudică.

De ce atmosferă încărcată după luni de muncă minuţioasă, după atâtea economii cheltuite, după atâta alergătură la cei în drept, după ce tânărul dublat de un tâmplar adus din orăşelul lui de baştină de pe malul Oltului a stat zece zile într-un cort dăruindu-şi fiecare minut pregătirii iahtului pentru lansarea la apă?

Motivele imediate, tranşante, izvorâseră din blestematul obicei al novicilor celor mai novici pe mare să conteste şi să se substituie. Tânărul trecuse cu brio examenul: pregătiri. Tânărul trecuse bine examenul: start ratat. Plecasem din Tomis joi 17 iunie la ora 9 pe un vânt puternic din sud, conduşi de inimoşii de la clubul „Electrica“-Constanţa. Luptasem toată ziua cu acel vânt de sud, pe o mare cenuşie şi montată, nereuşind să dublăm pasa de intrare în portul comercial. Tânărul voia să vadă Varna şi Varna era inaccesibilă. La ora 18,10 iahtul se alia încă la traversul – digului Agigea. Se slăbiseră straiul-prova şi sartul pupa babord. Scos în mare numai la trei zile după lansare, *Hai-Hui 2* făcea apă. La 18,15 s-a rupt scota focului.

Marea urâtă. Vântul avea tendinţa să se întărească. Livid, dând tributul de rigoare cerut de Neptun, tânărul înlocuise scota ruptă şi lupta disperat cu apa din santină. Cazarmamentul ud, brânza depozitată sub cuşete plutea peste paiol, etichetele dezlipite valsau în santină, mizerie, umezeală şi, colac peste pupăză, un gren care dădea iahtului benzi mari, accentuate periculos de apa din santină.

Cu toate că zăcea sfârşit pe cuşeta umedă, tânărul ieşea la manevră şi la scosul apei de câte ori era chemat. Croaziera anului 1981 începuse sub auspicii nefavorabile. Ne-am întors în port atunci când s-a dezlănţuit furtura însoţită de o ploaie în trombe.

Din nou s-a confirmat că luna iunie nu este tocmai luna cea mai bună pentru croaziere în Marea Neagră. Erau o mie de treburi de făcut la bord, erau formalităţile de rigoare, ploaia trecuse şi în locul ei se instalase o ceaţă umedă, spartă de semnalul clamoros al nauţofonului, skipperul la formalităţi, după lege, musul luptând cu toată harababura din iaht, după legea obiectivă pe care singur şi-a creat-o eliminând ceilalţi doi membri de echipaj posibili.

A doua zi, ceaţă şi vânt de nord. Am scos totul la uscat. Musul – tehnicus universalis – a muncit până la epuizare. Am întins straiul şi sartul. Musul – medic stomatolog în viaţa civilă – a constatat că jumătate din farmacia bordului a devenit inutilizabilă ca şi o bună parte din alimentele care stătuseră în apă.

În prova noastră se pregătea de plecare iahtul lui Jimmy Cornell, mai exact Cişmaşu, care împreună cu soţia lui englezoaică, având echipaje improvizate, făcuse o navigaţie circumterestră ale cărei peripeţii le publica într-un ziar sau o revistă din Anglia. La ora 15,30 ieşeam cu motorul din Tomis şi, după ridicarea velelor, cu 4 noduri pe loch, puneam prova pe cap Caliacra.

Apoi a fost calmul plat şi ceaţa densă la nord de cap Caliacra, cu noaptea care se lăsase perfid peste iahtul imobilizat la travers de Kamen-briag. Şi unul din testelecheie:

— Ne întoarcem, a spus skipperul… Iahtul este nepregătit. Imposibil în doi. Tânărul s-a înverşunat pentru ideea contrară. Avea argumente notabile. Unul ditre ele a declanşat sistemul de prealarmă al skipperului: „— înţelegeţi, spunea musul, trăiesc într-un oraş mic, am făcut atâta tevatură, am «interesat» atâţia oameni, ce vor spune?“

— Cum adică „ai interesat” atâţia oameni – a tresărit skipperul şi brusc şi-a amintit de multele vizite făcute la Grădiştea de tânărul în perspectivă de a deveni mus, vizite soldate cu o mie de intervenţii tehnice necerute, cu cadouri inutile dar obligante, la care trebuia răspuns cu alte cadouri inutile şi dezobligante, un joc stupid de mărinimii reciproce pornit, îşi spunea skipperul-ţăran, dintr-o necontrolata generozitate şi detaşare a tinereţii active.

O pală de vânt spălase ceaţa. Musul pornise motorul. Iahtul fusese pus cu prova pe luminile de la Mangalia. Se instalase *d* fioapte feerică. Se vedea din larg toată salba de lumini a. Coastei între farul de la cap Caliacra până la farul de la Tuzla.

— Explică-mi chestiunea cu „interesatul”, a spus skipperul.

Tânărul era un logoreic prin structură. Skipperul un taciturn. Prin structură. Şi prin profesie. Presat de intransigenţa cu care skipperul

ţinea iahtul pe luminile de la Mangalia, musul şi-a continuat o confesiune începută cu multă vreme înainte de a se ambarca, confesiune pe care cel care-a ascultat-o a luat-o sub beneficiul unei mărturisiri atât de intime încât nu voia măcar să şi-o reamintească lui însuşi.

— Sunteţi un naiv, a spus musul, demonstrând tipului rigid de la eche ce înseamnă strategia serviciilor obligante, strategia arivismului indirect, abscons, o strategie genială în care serviciile de toate felurile, de la dantura stil reclamă de pastă de dinţi a soţiei cutărui şef sau ins influent, până la „băşica" cu licoare de Drăgăşani sau butul de căprioară, de la instalaţii supertehnice a căror funcţionare însă era secretul lui absolut, deci crea o dependenţă permanentă beneficiar-producător, până la „plicul" aşezat nonşalant pe naşa celui care la rândul lui juca acelaşi joc, condiţionându-şi obligaţiile de servici uzuale, făcând din post o vamă personală şi o feudă lucrativă; deci o demonstraţie seacă, în care numele şi funcţiile unor oameni care la rândul lor îi făcuseră contraserviciile scontate, intrau într-o cavalcadă bufonă şi tragică. Şefi care-l mutaseră pe baza avantajului reciproc, şefi care-i uşuraseră nu se ştie ce sporire de confort şi modernizări la domiciliu, gestionari şi meşteri care-i eliberaseră nu se ştie ce chitanţe acoperitoare de materiale de negăsit uzual, o lume suferindă de măsele, ori fără dinţi care se bucurase de o îngrijire specială, îngrijire neplătită cu plicul, ci cu contraserviciul, ceva de apocalips, ceva vâscos, leşios, gelatinos care începuse să curgă într-un şuvoi neîntrerupt, maculând lemnul abia lăcuit, marea strălucitoare, cerul satinat şi festiv. „Unde mi-a făcut loc în această strategie genială", s-a întrebat skipperul, „ce naiba de serviciu nu i-a fost rambursat" şi în clipa aceea aproape dureroasă, plină de repulsie şi scârbă, a înţeles. Croaziera era un avans. Circumterra, ori măcar un iaht gigant, constituiau lichidarea conturilor. Musul avea nevoie de o firmă onorabilă care să-i acopere capitalul constituit solid din obligaţiile terţilor. O găsise. Avea nevoie de un precedent. Şi-l crease. Croaziera. Acum, omul cu firma, dintr-un capriciu inexplicabil, strica totul. Trebuia împiedicat. Argumentele deveneau patetice. Numai surplusul de concediu neplătit cit l-a costat. Numai statul şi lucrul la iaht cât face…

Skipperul a virat de 180°. A pus prova pe cap Caliacra.

— La Varna, a spus… Du-te şi te culcă… Te scol peste două ore.

O altă realitate, o realitate secundă, nu mai puţin realitate îi luase cu asalt armura principiilor şi aşa hărtănită şi jumulită. Vedea şi din ceasul acela a şi înţeles. Actul ambarcării şi navigaţia cu vele puteau exista foarte bine şi în afara sacerdoţiului. Mai ales atunci când puteau deveni rentabile. Sub toate aspectele… Ce rău este în asta? Se investesc bani, muncă, se sacrifică timp. Don Quijote aparţine de mult unui timp ireversibil. Bernard du Guesclin a murit încă din 1380

asaltând Château-neuf-de Randon; iar Pierre Terrail, seigneur de Bayard, acel *chevalier sans peur et sans reproche* şi-a încheiat socotelile cu lumea seniorilor briganzi care numai *sans reproche* nu erau în anul Domnului 1524, ceea ce, oricum, înseamnă acum patru secole şi mai bine, timp suficient ca umanitatea să progreseze de la ciopârţirea adversarilor cu spada, ori luarea lor în vârful lăncilor, la bomba cu neutroni, armă cu efect de radiaţii întărite pusă la punct de domnul Samuel Cohen, şi la exterminarea populaţiilor prin bombardament din sateliţi… Câţiva negustori braşoveni ranchiunoşi, cărora Vlad
Ţepeş le tăiase pofta de a intra în Ţara Românească după plac şi de a unelti la schimbarea domnilor, trăgându-le în ţeapă câteva rubedenii, au tipărit nişte cărţulii fantaste în care domnitorul era prezent ca o întruchipare a cruzimii diavoleşti. Alţi negustori, care vând „groaza" în tomuri apocaliptice menite să sensibilizeze nervi bolnavi, au preluat cărţulia cârnăţarilor braşoveni din secolul al XV-lea, prezentând-o reactualizată amatorilor de groază contemporană, neglijând faptul banal că de prin anii '50 ai bravului nostru secol nuclearizat şi cosmonautizat, savanţi redutabili fac cercetări şi mai redutabile în domeniul armei nucleare tactice, stabilindu-şi două preferinţe: una vizând arme care elimină radiaţiile, maximizând efectul suflului şi al căldurii, deci oferindu-ne posibilitatea fericită de a ne spulbera calcinându-ne în acelaşi timp; cealaltă vizând arme care reduc efectul suflului şi al căldurii, eliberând maximum de radiaţii spre fericirea postumă a speciei şi a globului terestru. Bomba domnului Samuel Cohen eliberează 58% din energie în efect de suflu şi căldură, 5% radiaţii imediate şi 10 % căderi radioactive, înlăturând pagubele materiale colaterale. Propaganda marilor puteri îmbrăcată ad-hoc în sutană discută „morala" folosirii unora din armele nucleare „mai umane" în paguba altora „mai puţin umane", în vreme ce arsenalele lor îndeasă în depozitele subterane stocuri noi de arme nucleare „mai umane" şi „mai puţin umane" cu scopul perfect etic de a se descuraja reciproc. Astfel că, dintr-un substantiv comun, descurajarea a sărit în plină atenţie contemporană, devenind politică de stat slujită de zeci de calculatoare electronice, echipele de logicieni, matematicieni, sociologi şi istorici care întreprind cercetări operaţionale pe calculatoare, suferă într-un fel de alienare cibernetică şi jocul lor de-a intimidarea, stupiditatea de a crede că pot dispune după plac de Europa şi Terra, de istoria trecută, prezentă şi viitoare a umanităţii încarcă substantivul comun mai sus amintit cu bugete uluitoare, bugete care – investite în emisfera de sud suferind de foame cronică, bântuită de subnutriţie şi mortalitate infantilă zguduitoare – ar reechilibra şi relansa economiile gâtuite ale monştrilor industriali…

Cockpitul lui *Hai-hui 2,* lojă scăldată de odorile mării şi ale cerului

înstelat, de unde şi din care spectacolul lumii se vede într-un panoramic uriaş până în culise şi dincolo de ele, de unde şi din care se aud scrâşnetele vechilor maşinării ale imperialismelor unse cu fraze lacrimogene şi ca un laitmotiv glasul ruginit de intrigi al lui Talleyrand şoptind protagoniştilor contemporani ai escaladării războiului rece: „în politică, ceea ce este brutal este mai important decât ce este adevărat". De fapt, nu era glasul lui Talleyrand, era glasul iniţiatorului meu în culisele unui microcosmos doar bănuit, glas care mă obliga să las skipperul de veghe la eche şi cu dublul meu cel de la masa de lucru să încerc să înţeleg, pentru a-mi face un punct adevărat de la care să pornesc croaziera anului 1981.

… Apoi a venit al doilea şoc revelator, transformând tot mai mult croaziera, adică o călătorie pe mare (la o privire superficială) într-o aventură a cunoaşterii unei tipologii umane. Notasem indiferenţa musului la ceremonia fastuoasă a apusului, la felul cum ieşise din întuneric coasta românească între Costineşti şi Mangalia. Dincolo de spectacol, se presupunea interesul profesional: repere de navigaţie, observaţii şi recunoaşteri, determinări de repere cheie. Deci dublasem cap Caliacra, pusesem prova pe Varna, când după bunul obicei al locului vântul s-a întărit brusc. Trecut la schimbarea focului de drum cu focul de furtună, musul executase operaţia cu curaj şi dexteritate. Este întotdeauna un act de bărbăţie ca pe valuri şi vânt, într-un echilibru precar să stăpâneşti singur cei 10 m^2 ai focului de drum biciuit de rafale, să primeşti din plin crestele deferlanţilor, să le vezi inundând puntea prova, să auzi vuietul surd al mării, întunericul să mărească senzaţia de izolare absolută şi să duci la bun sfârşit totul, fără ajutorul nici unui coechipier. Atent să ţină iahtul cu prova în vânt şi să nu-şi piardă musul, skipperul n-a văzut când furtuna l-a scos din golful Vama, aruncând iahtul spre larg. A urmat o noapte de volte, singura alură posibilă în furtuna care şi-a atins apogeul spre orele 02,50, fiind cu vântul două carturi dinaintea traversului, sau cu el de mare larg. Desigur se putea fugi lesne la Bosfor. Dar musul dorea Varna şi skipperul avea obligaţia materială să-l ducă la Varna. Povestea nopţii aceleia, cu skipperul la eche, firesc şi cu musul în cabina umedă, este relatată în cartea *Croaziera cu vele,* unde sunt analizate cauzele marşului rătăcitor între cap Caliacra şi Şabla.

Al doilea şoc revelator amintit s-a întâmplat în noaptea de duminică 21 iunie în cartul musului între orele 2 şi 4. Redublasem cap Caliacra. Era o noapte senină, caldă, cu o mare ingenuă şi feciorelnică, în şoaptele legănătoare, ale căreia nu se păstrase nimic din chiotele bezmetice ale furtunii, nimic din gemetele arboradei, nimic din teroarea deferlanţilor înspumaţi. Vânt din Vest-Nord-Vest, briză bună, 3 noduri pe loch, toată coasta dantelată de salbei a de lumini ale localităţilor. Desigur, instructajul de rigoare… Aici Bolgarevo!… Acolo Balcic!…

Acolo, în prova, lumina de la Euxinograd. Ţine pe lumina de la Euxinograd. Văzut?!… înţeles? Repetăm?

Somnul greu după 24 de ore de stat la eche. Altă ţară a echipajului în doi, al doilea fiind un novice perfect. Epuizarea fizică a skipperului, în primă treime de timp a croazierei. Prin somnul greu, uleios, prăbuşit într-un abis plin de coşmare, skipperul a simţit cum iahtul bandează, cum vântul se întăreşte, cum valurile ling coca din ce în ce mai sonor. Căzut într-un întuneric cleios populat de forme incerte care-l sufocau, lipindu-i de trup zeci de braţe reci, înlănţuindu-l cu funii reptiline, vâscoase, skipperul se afunda din ce în ce mai adânc în coşmarul indescifrabil. Glasul musului venit de departe, dintr-o realitate la care participa prin coşmar, l-a adus la suprafaţă. Dormise 45 de minute după 24 de ore de luptă cu vântul şi valul.

— S-a întărit vântul, a spus musul. Vine furtuna.

Ieşit în cockpit, skipperul a constatat că vântul s-a întărit cu 2—3 metri pe secundă, că iahtul este bandat dincolo de 20° şi că, în loc să ţină prova pe lumina de la Euxinograd, se repede cu 8 noduri pe loch în debarcaderul de la Balcic.

Pierzând lumina direcţională fără s-o controleze cu compasul de navigaţie, musul pusese prova pe un grup notabil de lumini reprezentând o localitate, implicit strânsese vântul şi de aici toată tevatura. Inutilă orice explicaţie a skipperului, precum că o lumină care marchează un cap, în cazul nostru evident roşie, nu poate fi confundată cu **o** puzderie de lumini verzi-albăstrui dispuse după desenul unor străzi în pantă, că această confuzie explicabilă la un novice a condus la strângerea vântului şi deci la bandarea exagerată a iahtului, că un obiect de la uscat poate fi foarte bine acoperit de un banc de ceaţă, experienţa fusese făcută şi atunci păstrarea direcţiei se face la compas, inutilă blândeţea pedagogică. Musul era infailibil. Skipperul îi dăduse direcţia pe care el a ţinut iahtul fără nicio abatere. Skipperul a făcut confuzia. Skipperul trebuia să… Skipperul n-a făcut… Altădată o să însemne fiecare dispoziţie dată de skipper. Cele 45 de minute de cart în care n-avusese auditoriu, noaptea, singurătatea, declanşaseră o pledoarie stupefiantă întru apărarea infailibilităţii. Apărare transformată vehement în acuzare. Deci, insuleţul venit dintr-un dispensar oltenesc, nu asta-l făcea insuleţ (sunt inşi veniţi din satele cele mai izolate ale sus-numitei provincii care-au devenit căpitani de cursă lungă, cunosc câţiva dintre ei, iar unul, coborât din Vrancea, cu biografia marcată de toate legendele ţării, autor de excelente cărţi de specialitate îmi este prieten), insuleţ îl făcea explozia de orgoliu fără obiect; deci insuleţul, pocnind de orgoliu, se constituia în perfecţiunea însăşi, fără urmă de umor. Erau martore constelaţiile, era martoră marea, martori cerul, noaptea, continentul, vântul, iar acolo pe un metru patrat de cockpit, insuleţul care perora

vehement zvârlind cosmosului ca din trompetele Ierihonului, ştirea că este prezent, omniscient şi infailibil. Skipperul a avut atunci senzaţia încercată pe Ocean, la sud de Tropicul Cancerului, în nopţile înăbuşitoare ale cabinei de pe nava-şcoală *Mircea,* când de pe tavanul acesteia îşi dădeau drumul asupra lui carcalacii aceia mari şi obraznici; nutrind în căpăţâna cât gămălia de ac gândul că, de fapt, universul se reduce la ei.

— Vorba! a retezat skipperul logoreea musului… După care a înhăţat echea, a pus prova pe lumina de la Euxinograd, musul a citit compasul şi skipperul s-a înîntors în cabină fără să mai poată adormi. Vehemenţa cu care musul nu-şi recunoscuse greşeala, aruncând-o în responsabilitatea lui, îl ultragiase adânc. Nu se întâmplase nimic; dar putea să se întâmple, drumul compas era trecut regulamentar în „Caietul de cart“ şi „Jurnalul de bord“, tânărul fusese luat la iaht cu dragostea arătată unui frate mai mic şi dintr-odată se comportase ca micul cocoşel roşu, fără ca instinctul să-l slujească la fel de bine şi fără să ştie ce destin îi hărăzise skipperul prea grăbitului sicofant. Senzaţia că sute de carcalaci îţi pipăiau carnea… că sute de carcalaci îţi foşcăiau în gânduri, se foiau pe limbă, pe buze, pe retină. Chestiunea depăşise incidentul banal. Aruncase un nou spot de lumină asupra „carcalacului barbarez” specia „alutus“ „spre a o deosebi de specia „maritimus“, cunoscută de skipper în porturile lumii… Ceva profund, zguduitor se petrecuse cu violenţă sub tăcerea înţeleaptă a constelaţiilor. Singurătatea, marea, întunericul dăduseră faptului întreaga lui semnificaţie morală, care îndeobşte scapă în tumultul vieţii cotidiene. Personajul secreta prin toţi porii suficienţa şi laşitatea. Cea mai odioasă dintre laşităţi. Aceea de a nu-ţi recunoaşte greşeala. Aceea de a arunca greşelile tale asupra altora. Un fel de meschinărie neagră, mizeră începuse să adie peste iaht. Aromele fruste ale mării începuseră să se descompună, să devină pestilenţiale. Fişa de personaj trebuia completată. Croaziera trebuia să devină un mijloc de a pune un diagnostic moral. Instrumentarul de diagnosticare era constituit din iaht, din spaţiul geografic, din timp şi din capacitatea de observare. „Să punem toate astea la treabă", şi-â spus skipperul, preluând cartul!

Aşa s-a făcut că duminică 28 iulie 1981 la orele 11,50 iahtul *Hai-Hui 2* se afla la traversul insulei Hânaliada din vestul arhipelagului Prinkipo, având la bord skipperul şi musul care-şi pierduse treptat identitatea, confundându-se intim cu specia „alutus“ a carcalacului barbarez. Skipperul asistase la două, escale: Varna şi IstanbuL Patronase entuziasmul dement cu care carcalacul său prospectase piaţa în lungi şi istovitoare marşuri la capătul cărora se manifestase regretul paupertăţii, al nedreptăţii care-l privau de procurarea bunurilor de larg consum etalate în Bazar în cantităţi şi varietăţi ameţitoare.

Urmărise cu o maliţie neloială cum se aplică în cazul respectiv englezescul *„he enjoys himself ai Istanbul“,* adică „cum îşi place sieşi în Istanbul” omul care nu depăşise „prăvălia” nici măcar cu un gând. Iată-l pe învăţăcelul lui Epicur, Metrodorus scos din circuit. Metrodorus avusese lipsa de inspiraţie să creadă că pentru fericire este mai însemnată cauza care se află în noi, decât cea care vine de la lucrurile din afară. Musul dovedea cu strălucire, contrariul. Tot ce vine dinafară ne scaldă într-o fericire fără de margini. Liste de preţuri comparative, câştigurile stomatologilor instanbulezi, costul danturilor false „al artizanatului banal, al produselor fabricilor de pielărie şi blănărie, contravaloarea în mărfuri a unei extracţii de măsea, sau a unei plombe, uluitoare operaţii de aritmetică comercială, o lume văzută prin ce câştigi şi prin ce poţi cumpăra cu cât câştigi, fără nicio referire la datul istoric, la circumstanţe, la ceilalţi.

Seri lungi de logoree contabilă, de inventariere’ a comerţului cu toptanul sau cu amănuntul. Skipperul se instruia, lacunele lui se completaseră uluitor, Istanbulul îşi lărgise surprinzător conţinutul. Interesul, nu altul decât cel care-l viza direct, imediat, remuneratoriu, îşi iţise iarăşi urechile, întreaga contemporaneitate se reflecta în conştiinţa musului purtând o singură firmă: Bazarul…

Duminica se arăta favorabilă navigaţiei spre sud. Se ridicase cunoscutul vânt de nord-est. Skipperul dubla insula Hânaliada şovăind între o escală de câteva zile în insule, sau o tentativă de a ieşi în Egeea. Mai la urma urmei ce-l privea modul în care musul îşi realiza fericirea personală, atâta vreme cât n-o făcea în dauna eudemonologiei skipperului şi a siguranţei iahtului? Dimpotrivă, la acest ultim capitol se demonstra de o perfectă utilitate la bord. Gătea, credea cu obstinaţie că realizarea unei piese metalice, oricare ar fi fost ea, este mai importantă în sine decât oricare dintre ideile fixe ale skipperului legate de recunoaşterea luminilor de drum şi de poziţie ale navelor, de menţinerea unui drum compas riguros şi decât alte fleacuri decurgând din meteorologie, hidrografie, hărţi şi, în general, din navigaţie. Deci, nimic care să împiedice croaziera. Incidentul din largul golfului Varna părea să fi fost uitat. Părea numai. Musul îşi păstra părul zbârlit. Skipperul se păstra vigilent. Îşi prelungise carturile de noapte. Dormea cu un ochi deschis. „Să încercăm”, şi-a spus la orele 12,30, ieşind în largul arhipelagului şi punând prova pe insula Marmara, dincolo de care se deschidea partea largă a strâmtorii Dardanele. S-a întâmplat ca după-amiaza aceea şi noaptea feerică de după să declanşeze logoreea musului. Nu se ştie de ce, omul simţea nevoia unor argumente. A început prin relatarea purităţii lui în comparaţie cu detracarea în care se pierdeau colegele de dispensar şi breaslă, beţive notorii pe care era obligat să le care cu maşina, ca pe nişte rebuturi. Văzându-se ascultat, a trecut la inventarierea tipologiei

microcosmosului căruia aparţinea. Portretele caricaturale ale datornicilor, ale şefilor şi subalternilor, ale pacienţilor, ale funcţiilor, ale celor fără funcţii, ale prietenilor, şi, insuportabil, la analiza, acidă a propriei familii. La cantitatea de apă folosită iraţional de fiecare membru de familie, la graficul de iluminaţie casnică, la gramajul de pâine, la socotirea risipei care se face cu întreţinerea relaţiilor familiale şi sociale, la infidelităţile conjugale, la aventurile excentrice ale surorii lui care-l minimaliza şi ridiculiza fără să fi realizat nimic în viaţă. Dumnezeule, iarăşi contabilitate! Şi ce fel de contabilitate! Skipperul s-a simţit umilit pentru fiecare dumicat ingurgitat la bord. Pentru fiecare gură de apă sorbită. Pentru aerul necesar respiraţiei, pentru risipa de suprafaţă a pielii expusă soarelui, pentru lăcomia de a prinde pe vele cât mai mult vânt… Valuri de seu rânced îi curgeau pe gâtlej, sufocându-l. Musul avea harul abjecţiei. Nimic şi nimeni nu rămânea în afara abjecţiei. Un imens abces interior crăpase. Se stabilise un dezechilibru între presiunea exterioară a orăşelului unde abcesul se formase şi presiunea coloanei de mercur la nivelul mării. Presiunea interioară a abcesului irumpsese, împroşcând iaht şi mare, noapte şi constelaţii. Când n-a mai putut suporta, skipperul a virat de 180°, punând prova pe Istanbul. Nu se întâmplase nimic grav la bord. Iahtul nu mai făcea apă, motorul „Veterok“ de 12 C.P. Fusese pus la punct de politehnicul stomatolog care dobândise iscusinţa să-i schimbe bujiile din mers, tot ce ţinea de datul obiectiv era favorabil coborârii spre sud. Apăruse altceva de natură să ucidă. Ceva de domeniul subiectivului. Incompatibilitatea psihologică. Ceea ce grefierii numesc laconic „nepotrivire de caracter”. Revelaţia care, conduce la despărţire cupluri care-au trăit împreună câteva decenii, sau numai câteva zile. Senzaţia stranie că „nu se mai poate aşa“. Stările de spirit incerte care se însumaseră la bord, nebuloase până atunci şi aparent inexplicabile, cele care se dezvoltaseră conform unei dialectici previzibile, se aglutinaseră, se limpeziseră, se selectaseră, deveniseră certitudine şi ceruseră măsura radicală. Întoarcerea cât mai grabnică la Tomis. Desfacerea echipajului. Desigur, totul în limitele sportivităţii. Desigur, după ce skipperul a calculat cu un procent de 25% în favoarea musului obligaţiile pe care le-ar fi avut faţă de acesta, convertite în mile marine de croazieră, zile de escală turistico-comercială, carturi prelungite şi peste rând spre a-i asigura maximum de confort şi odihnă. Nici urcarea Bosforului cu vânt din prova şi valuri mari, în volte, folosind velele şi motorul, nici valurile uriaşe cu care au fost întâmpinaţi în Marea Neagră, nici abilitatea musului în a schimba bujiile în câteva secunde, nici furtuna finală cu compasul de navigaţie aiurind sub influenţa unei anomalii magnetice la cap Caliacra n-au mai contat decât ca etapele succesive, necesare, pentru întoarcerea la Tomis. Croaziera anului 1981

fusese iremediabil ratată moral. Atât de iremediabil ratată moral, încât rămâne în palmaresul lui *Hai-Hui 2* ca o pată neagră.

MEMENTO VIVERE!

Puiu era de mult îndrăgostit de *Hai-Hui 2.*
De cinci ani încoace încerca să-şi construiască un iaht. Pentru a-şi realiza visul plecase din Oradea şi se stabilise la Constanţa, fără că această migrat ie spre mare să-l apropie de obiectul dorit. Se întorsese la Oradea. De aici plecase să lucreze în Libia. Începuse să adune… aparate de bord. Cam anapoda. Un compas mic de navigaţie, apoi obiecte cvasi-inutile: o porta-voce electrică, o lanternă-proiector-lampă cu neon care-şi putea programa un sistem de semnalizare, sofisticată şi arătoasă, un binoclu. Reviste de iahting. Astea toate mi le spune spre mijlocul verii anului 1982 pe trotuarul din coada calului statuii lui Mihai Viteazul. Cu o seară înainte primisem un telefon de la bravul meu marangoz şi constructor, Jacoppo-Iacob Frenţescu:

— „Domnul scriitor, v-am găsit cumpărător pentru *Hai-Hui* un băiat pe cinste… Vi-l recomand din toată inima. Este din Oradea. Vine mâine la Bucureşti. “

Da! Voiam să-l vând pe *Hai-Hui 2.* Nu-mi puteam irosi verile în a cărăuşi pe mare diverşi şi din aceşti diverşi o bună parte alcătuită din impostori. Făcusem cinci croaziere: două scurte şi trei medii, începusem să mă profesionalizez, adunasem experienţă specifică de iahting în Marea Neagră şi Marmara, forţasem uşi închise, ba chiar zăvorite straşnic, scrisesem două cărţi izvorâte din această tentativă de a cuceri unul din sensurile propriei mele existenţe, prelungind pe mare aventura miraculoasă a zborului, aveam gata pe fişe o carte tehnică, intitulată atunci „Cartea skipperului”, ştiam că se maturizaseră condiţiile materiale care să deschidă marea pentru micile veliere româneşti, *Hai-Hui 2* devenise un port-drapel şi cu toate astea?!… Desigur, dădusem un anunţ publicitar. Desigur, se prezentaseră cumpărători. De la amatorii de pescuit guvizi, la cei care scontau pe o investiţie sigură. Poate să fi fost printre ei şi mari pasionaţi ai mării. Poate. Tânărul blonziu din vara trecută îmi inoculase o doză solidă de scepticism. Stela nu voia deloc să-l vând pe Hai-*Hui 2.* Făcea parte din familie. Renunţările ei, regimul de austeritate solicitat de armarea iahtului şi pregătirea croazierelor, grijile, vicleniile şi lacrimile prin care încerca în fiecare vară să-l îndepărteze de mare pe infractor,

suferiseră brusc o transformare neaşteptată. „Când ai să-ţi poţi construi alt iaht?“ „— O să luăm o rulotă şi, în loc să plimb diverşi, care să mă lase singur în cine ştie ce port, o să facem croaziere terestre în familie.” Aprins la ideea asta generoasă, zugrăvisem în noaptea respectivă binefacerile turistico-culturale ale croazierelor terestre cu rulota. Ce peisaje, ce oraşe, ce ţinuturi mirifice din Deltă la sfenta monastire a Putnei şi de-acolo pe la Săpânţa, coborând prin Apuseni spre locurile natale, câtă istorie pentru Horia şi Voica, câtă poezie, ce mijloc excelent de educaţie! „Asta o putem face şi cu cortul. Rulota se fabrică la Salonta. Iahturi nu. Nu vreau să-l vinzi pe *Hai-Hui.* Este un prieten. Din cei mai cinstiţi şi devotaţi. Ai făcut din el un personaj brav şi loial. “ Secundul îmi pleda cauza cu patimă. Mă ipocrizisem destul cu vânzarea. Când vreun cumpărător se vădea prea insistent şi decis, ceream fără sfială preţuri exorbitante, capabile să-l scoată din joc şi pe Cresus-ul beneficiilor ilicite din tot sistemul socialist. „Bine“, m-am lăsat convins cu greutate. „Dar tânărul vine mâine de la Oradea, ori de la Constanţa. I-am promis lui Iacob…“

La ora 10 exact, am virat şi parcat în spatele statuii celui care mi-a cerut o bună parte din viaţa mea. Stela în maşină. „Să văd eu, a zis. Ştii că nu mă înşel la oameni”… Pe trotuar un tânăr având la picioare o geantă de voiaj. „Eu sunt Nicu, a spus… Vă cunoaştem… Fratele meu vrea să cumpere. Vă aşteaptă vis-â-vis… Uitaţi-l.“ Deci Vasile Olteanu, fratele lui Nicu, cel recomandat „din inimă” de don’ Jacoppo, care de fapt nu se angajase să-i construiască un iaht. Vasile Olteanu, maistru energetician la un trust de construcţii orădean, cititor remarcabil, cu gustul culturii, cu nişte ochi albaştri luminoşi, cu mâini puternice, bine legat, foarte exact în raţionament, foarte strâns în argumentare.

— De unde ai bani să cumperi un iaht? I-am întrebat.

— Acum n-am decât pentru un avans. Dar voi avea în următoarele două luni.

Urmând exemplul profesioniştilor descurajării cibernetice, i-am expus tânărului maistru toate plictiselile legate de iernatec, darea la apă şi scoaterea de la apă, armare şi dezarmare; costurile drumurilor Oradea-Constanţa, costul întreţinerii, l-am chestionat asupra experienţei de iahting, asupra relaţiilor de familie şi a opiniei soţiei lui, asupra trecutului îndepărtat şi a viitorului apropiat. Nu vindeam un obiect. Îi hărăzeam împlinirea unui vis. Poate propria lui împlinire. Toate întrebările şi-au primit răspunsuri edificatoare. Băieţii fuseseră ieri la *Hai-Hui.* Mângâiaseră lemnul, Ascultaseră vântul cochetând cu iahtul. Auziseră marea. După ultima întrebare a „vânzătorului”, au început întrebările „cumpărătorului”… Adică îmi dau eu seama ce este *Hai-Hui 2*? Cum este construit? Ce siluetă dumnezeiască are? Ascultam şi nu-mi venea să-mi cred urechilor. Era o jubilaţiune estetică. *Hai-Hui 2* îşi recăpăta toate atributele cu care propriul meu vis

îl îmbogăţiseră, văzute cu un ochi proaspăt, entuziast, plin de imagini miraculoase. Nimeni, niciodată, nici cei care beneficiaseră de siguranţa perfectă pe care le-o oferise iahtul, nu-l văzuseră aşa. Era patimă şi delectare, era încântare şi fermitate, era fantezie şi realitate imediată, era recunoaşterea rolului de pionierat, de port-drapel, era o ascuţită pătrundere în valoarea morală a iahtului. Maistrul energetician de la Oradea mi-a vorbit apoi de cărţile mele, care într-un fel ciudat erau şi ale lui. Aşa a devenit Puiu coproprietar, în afara oricărei tranzacţii, indiferent că actul a fost redactat la Notariatul de Stat. Un coproprietar de ideal. Secundul a găsit formula fericită, dându-i aprobarea. Ziua era radioasă, duioasă şi nostalgică, aşa cum sunt zilele de sfârşit de august în Bucureşti. Ceva se schimbase radical în raporturile mele cu *Hai-Hui 2.* Desigur, puteam să am neşansa de a fi victima unui impostor… Atunci lucrurile ar fi devenit imposibile, începând cu modul de a folosi nava în comun sau separat şi terminând cu alcătuirea echipajului. Puiu şi-a mărturisit neliniştea în legătură cu tratamentul aplicat iahtului. O vară întreagă pe cavalet?! Păcat! Se duce el cu fratele lui la Constanţa, îl raşchetează, îl chituiesc şi-l pregătesc pentru dat la apă. Măcar zece zile să stea la apă… Era în băiatul cu ochi albaştri o bucurie adâncă, fremătătoare. Mi-am văzut în retina lui propria mea bucurie din ziua aceea sărbătorească când *Hai-Hui 2* s-a aşezat pentru prima oară pe apă, cu o graţie plină de forţă robustă… Ne-am întâlnit în Tomis, mai târziu, când Puiu şi fratele lui lucrau la iaht. Toate indiscreţiile aparţin lui Horia. Şi Voicăi. Ei l-au auzit şoptindu-i lui *Hai-Hui,* tandre vorbe de mângâiere. Alintând lemnul. Vrăjindu-l. Ei l-au auzit zbârlindu-se la cei care, din nepricepere, „sezonişti“ din cine ştie ce colţ de ţară, făceau aprecieri prosteşti, lor le-a comunicat mai direct dragostea şi încântarea, bucuria de a se afla la bordul lui *Hai-Hui 2.* Să-mi fi oferit destinul şansa unui coechipier aşa cum şi-l visează toţi skipperii din lume? Să-mi fi oferit don'Jacoppo, pe lângă opera de marangozerie care este *Hai-Hui 2,* un coechipier adevărat? Să fi acţionat în sfârşit acea lege a compensaţiei care lărgeşte mereu sfera umanului spre a şterge gustul rânced al experienţelor de echipaj ratate parţial la fiecare croazieră? Să fie tânărul care mângâie stejarul luciu cu palma lacomă unul din cei purificaţi prin focul sacru? Să fie maistrul energetician de pe Crişul Repede torturat vizibil de marile întrebări ale împlinirii lui ca om şi bărbat al acestui timp, care şi-a purtat dilemele şi certitudinile prin peşteri ca speolog amator, prin munţi ca alpinist dornic să-şi înfrângă răul de înălţime, sub soarele de foc al deşertului spre a-şi măsura rezistenţa, răbdarea şi tenacitatea, să fie el unul din aleşii pentru marea încercare numită pe fişele şi caietele mele „CIRCUMTERRA“? Pot oare scrie cu majuscule numele lui în capul fişei care va deschide croaziera anului 1983, pentru că trebuie să fie o croaziera a anului

1983 şi dincolo de ea o croazieră sumă, o croazieră totală, croaziera visată în taină de toţi veliştii împătimiţi ai lumii?!

Fi-vă benefică de astă dată această fişă? Cu anii, lunile, zilele şi orele când demnitatea ireductibilă, forţa de a se întrupa în năzuinţă, stăruinţa şi voinţa rezistând eroziunii şi ruginii, vor impune adevărul a ceea ce ESTE potenţial noul coechipier, ori cotidianul şi marea vor muşca adânc mortarul care leagă structurile construite cu **o** logică de fier, surpând opera?

AMARINIZARE: TIMP 1!

Se poate întâmpâa ca cititorul grăbit să ajungă la „peripeţie", adică la momentul când se ridică velele pentru ieşirea în larg, să facă obiecţii la aceste pagini în care este vorba de peripeţia terestră, adică o însumare de cauze şi efecte care conduce la acel moment plin de vrajă, de incertitudini şi de bucurie concretizat în comanda: „mola prova, mola pupa"! Sătul de improvizaţii de toate genurile, acest rău al secolului care născoceşte de la genii şi supergenii până la pseudospecialişti şi pseudocoechipieri de iahting, skipperul lui *Hai-Hui 2* şi-a propus în toamna lui 1932, să nu mai abdice de la niciunul din prerogativele profesionalizării. Cum Puiu venise cu o viziune proaspătă a reamenajării iahtului, cum dragostea lui faţă de *Hai-Hui 2* devenise pasiune lucidă, raţională, s-a acceptat propunerea de a se reamenaja interiorul în sensul confortului, al măririi spaţiilor de depozitare, al sporirii funcţionalităţii blocului bucătărie şi masă de navigaţie, al optimizării cuşetelor şi, în ultimă instanţă, al modernizării designului şi al accentuării elegantei interioare prin retapisarea cuşetelor. Erau necesare deschiderea unui nou buget şi găsirea unui meşter sau a unor meşteri care să opereze susnumitele reamenajări schiţate împreună cu prietenul tehnic şi susţinătorul ultimelor trei croaziere, căpitanul locotenent inginer Teodor Asimit. Fusese adus de la Bucureşti pentru un sejur la mare iahtul „Măriuca", un Star reamenajat, cabinat şi armat de un inginer bucureştean, prin care se află un lucru îmbucurător: pe lângă iaht-club „Electrica" Constanţa, posesor al unei secţii de turism nautic având o flotilă de aproape 10 iahturi maritime; iaht-club „Electrica"-Bucureşti a înfiinţat recent o secţie de turism nautic având câteva iahturi care au navigat pe mare şi câteva în construcţie. Noutatea era de natură să entuziasmeze. Iată că până mai ieri nu exista nicio formă organizatorică a iahtingului românesc de croazieră şi că puţinii temerari care străpunseseră indiferenţa oficialilor sportului respectiv coborând râurile ţării cu plute ingenioase, navigând pe Dunăre de la intrarea în ţară până la vărsare, tatonând marea,

aveau acum cadrul organizatoric necesar să-şi practice sportul favorit de vacanţă. Fost velist de performanţă, inginerul putea participa la croaziera anului 1983, cu atât mai mult cu cât se ocupa şi de susnumita secţie bucureşteană. Să găsim un meşter! Iată una din problemele-cheie ale profesionalizării sub auspiciile căreia începeau pregătirile, amarinizarea echipajului şi viitorul croazierei. Este plină lumea de meşteri. Mulţi din ei roseseră cu tenacitate o bună parte din economiile skipperului-ţăran şi cu foamea nepotolită îi roseseră şi o câtime din ficat. Jacoppo este prins în mreaja a o sută de proiecte mirobolante, dintre care construcţia unui iath gigant pare că-l domină, nelăsându-i timp să se ocupe de fleacuri, cum ar fi proiectata reamenajare. Prin şoapta portului ajungem faţă-n faţă cu meşterii. Sunt tâmplari modelori, până la urmă se despart şi rămânem cu un tâmplar tânăr din Medgidia care lucrează la o cooperativă constănţeană, om cu figură receptivă, purtând ochelari care-i dau un aer savant. I se aduc reviste cu interioare de iahturi, i se desenează piesele, se măsoară spaţiile, i se dă avansul uzual. Puiu îşi asumă responsabilitatea legăturii, Relu Asimit, cum se numeşte în familie căpitanul, pe aceea de arhitect şi consultant tehnic. Toate bune şi frumoase, meşterul dovedeşte zel şi apreciază că cel târziu la 1 noiembrie ne predă iahtul la cheie. Iată-ne eliberaţi de una din lucrările cele mai importante care vor spori atât cantitatea de alimente şi apă la bord, asigurând o stocare perfectă, cât şi confortul echipajului, condiţii indispensabile unei croaziere lungi ca cea proiectată. Adică Marea Egee şi în Egeea o rută impusă de vântul dominant Meltemi pentru un iaht venind din Nord: Dodecanezul, coborâre spre Creta, Creta, revenire prin Samos şi Lesbos la Dardanele.

Proiect schiţat sumar, care trebuia definitivat în cursul toamnei şi al iernii, ca apoi, încă de la începutul primăverii să fie pus în practică prin pregătirea tehnică a iahtului. Proiect perfect realist, izvorât dintr-un studiu atent al hărţilor şi documentelor nautice, dintr-o lectură riguroasă a unor croaziere-sondă în Egeea efectuate de echipaje ale unor iahturi sub pavilion francez şi italian, trimise să prospecteze această mare în perspectiva iahtingului charter şi profesionist. Experienţa acumulată îj obligă pe skipper la o remaniere totală a modului cum îşi organizase croazierele precedente. Mod viciat de cecurile în alb semnate în beneficiul coechipierilor. Metoda de a primi la bord pe primul ofertant, deschizând o fişă din momentul prezentării, fără să intereseze biografia lui, relaţiile lui cu locul de muncă, viaţa lui personală şi familială s-a dovedit falimentară. Se câştigase un punct de sprijin puternic al croazierei. Secundul iahtului, indiferent că nu avea niciun fel de experienţă marină, niciun fel de şcoală de vele, era tot atât de cointeresat cât şi skipperul în perfecta pregătire a iahtului pentru croazieră. Entuziasmul său lucid propusese îmbunătăţiri tehnice

viabile. Principiul său de coexistenţă era riguros cel al regulamentului de bord. Omul avea harul ideii, dar şi pe al subordonării fireşti pe mare. Începându-şi profesia prin a se căţăra pe stâlpii de înaltă tensiune, când leşiuit de căldurile toride ale verilor, când îngheţat de crivăţul iernilor, supunându-se rigorilor muncii în echipă, lucrând la instalarea unor magistrale electrice, conducând la rândul lui o echipă de lucru, depanând defecţiunile electrice ale marilor macarale, fişa lui se alcătuia nu din dorinţe vagi şi somnolente, ci din acţiunea născătoare de fapt productiv. Secundul iahtului avea un orgoliu dinamic născut din conştiinţa că aparţine clasei muncitoare. Mâinile lui ştiu să rezolve. Munca l-a întărit moral şi fizic. Ştie să-şi organizeze viaţa. Este un alt câştig esenţial. Cine ştie să-şi dirijeze astfel viaţa încât să împace comandamentele socialului cu propriile lui năzuinţe de echilibru şi împlinire, va şti să fie un factor de echilibru la bord. Al treilea şi al patrulea membru de echipaj nu vor putea fi în dezacord cu viaţa normală de croazieră. Skipperul voia să sporească siguranţa, confortul şi rapiditatea noului marş prin folosirea aparatajului de legătură şi transmisiuni: un radio-telefon şi un aparat de radio emisie-recepţie, un releu de radio-amatori informat în fiecare zi asupra punctului navei şi a întâmplărilor de la bord cu flux dublu: iaht-ţară; ţară-iaht; un fel de preambul şi repetiţie pentru o croazieră lungă, indiferent că va fi un „tranşat", cum se numeşte în iahtingul de croazieră traversarea Atlanticului, sau orice altă croazieră pe spaţii depăşind 1500 de mile marine. De asemenea trebuia asigurată o perfectă funcţionare a motorului pentru a se dobândi autonomia iahtului în strâmtori şi manevra în porturi, trebuiau înlocuite câteva piese metalice, dintre care suportul motorului în primul rând, trebuia refăcut catargul care putrezise mai jos de crucetă, înnoite manevrele fixe, confecţionate două ancore mici pentru manevră şi siguranţă, rezolvată problema-cheie a luminilor de drum şi de poziţie.

Acestui capitol de pregătire tehnică trebuia să i se adauge unul de pregătire teoretică. Capitol amplu care însuma studiul la hartă şi al documentelor, sinteze trecute pe fişele de navigaţie, întocmirea „Memoratorului", tipizarea „Jurnalului de bord", „Caietului de cart" şi al „Caietului de prognoze meteo pentru protecţia navigaţiei cu mijloacele bordului", tipizare întrunind esenţialul din diferitele tipuri de documente imaginate şi folosite la bordul lui *Hai-Hui 2.* Trebuiau scrise, trase la xerox şi însuşite de echipaj: regulamentul de bord, rolul timonierului de cart, rolurile de echipaj, adică suma reglementărilor care fac posibilă siguranţa navigaţiei, convieţuirea la bord, asigură realizarea navigaţiei maritime, cu un cuvânt care fac posibilă croaziera costieră şi de larg. Aici lucrurile se dovedeau încă de la început dificile. Mediul de velişti mai experimentaţi sau mai puţin experimentaţi pe lacuri interioare sau la distanţele de 1 sau 2 mile de la coastă la cât se desfăşoară

concursurile nautice, dovedeşte la o prospecţiune tangentă un orgoliu ne justificat, invers proporţional cu experienţa reală de mare, o înţelegere greşită a croazierei maritime cu vele, în care esenţialul, adică navigaţia maritimă cu tot complexul ei de discipline, se înlocuia cu o singură rutină tehnică: manevra iahtului cu vele. Discuţii aprinse căzând în periferia obiectului, negări violente fără niciun argument tehnic, ori ştiinţific, au tras semnalul de prealarmă încă din toamnă, indicându-i skipperului trei soluţii posibile. Un echipaj care să aibă în componenţă şi velişti, sau foşti velişti de performanţă, care ar fi asigurat rolul de şef manevră vele, degrevând skipperul de corvezi inutile, eliberându-l pentru navigaţia în sine şi pentru actul de decizie, sporindu-se astfel precizia navigaţiei, optimizându-se manevra în toate condiţiile de vânt şi mare, menajându-se greementul şi sporindu-se confortul, cu riscul de a avea la bord o continuă stare de tensiune născută din orgoliul profesional al celui care s-ar fi simţit lezat de rolul pe care l-ar fi îndeplinit, risc care s-ar fi putut reduce prin tactul şi fermitatea restului echipajului.

A doua soluţie era un echipaj de neiniţiaţi, disciplinat şi dornic să se profesionalizeze, neavând idei preconcepute, nici idei fixe, deci tratabil şi convertibil în reale şi eficiente roluri de echipaj, cu riscul extenuării morale şi fizice a skipperului la care s-ar fi adăugat oboseala greementului, a cârmei şi a corpului iahtului datorată greşelilor inerente ale timonierilor începători.

Soluţia disperată se indica a fi un nou echipaj în doi, care ar fi adus o simplificare a raporturilor şi relaţiilor de bord, dar şi carturi prelungite implicând o uzură inumană în condiţiile navigaţiei prin strâmtori şi insule, într-o zonă cu vânturi neregulate, trafic dens de nave cu maşini, pericole de navigaţie şi foarte dese ciocane de vânt. Manevra de schimbarea velelor ziua şi noaptea, gătitul, scoaterea apei din santină, carturile duble în condiţii grele de navigaţie, luarea relevmentelor, calculele de navigaţie, stabilirea punctului, lucrările de întreţinere curente, ar fi condus la acea epuizare fizică paralizantă, care alterează şi desfigurează decizia oportună şi salvatoare, experienţă pe care skipperul o gustase până la fund, cu toate consecinţele ei, în două din croazierele precedente. Dacă la acestea s-ar fi adăugat din nou o incompatibilitate psihologică, lucrul devenea de-a dreptul de nesuportat. Cum secundul adoptase o formulă prudentă în discutarea problemei echipajului, justificată şi onestă: „dumneavoastră aveţi experienţă, dumneavoastră sunteţi skipperul, dumneavoastră decideţi”, m-am hotărât pentru un echipaj complex, de patru, care să acopere rolurile de echipaj în formula cea mai largă şi să transforme croaziera în turism nautic şi plăcere estivală.

Aveam motoristul şi şeful cu manevra velelor, aveam radiofonistul, se zicea un radioamator excelent, fost conducător de club studenţesc

de radioamatori, aveam secundul legat de iaht, meşterul bănuiam că lucrează vrând să epateze tâmplarii specializaţi în mobilier de iahturi, rămânea să se împartă lucrul pe membri de echipaj şi skipperul să treacă la pregătirea croazierei la hartă şi la realizarea unei idei mai vechi, un film al croazierei pentru a trezi gustul şi interesul, a satisface năzuinţa de orizonturi necunoscute, eventual un documentar-artistic sau, dacă „România-film“ nu se va lăsa convinsă, atunci un foarte bun şi instructiv serial T.V., oricum mai uşor de realizat decât un film de profesionişti.

Acesta este punctul adevărat la care se situau planurile croazierei anului 1983 în luna septembrie a anului 1982, cu câteva adausuri şi completări.

— Motorul iahtului, piesele metalice ale armăturii catargului şi alte piese metalice esenţiale se aflau în custodia stomatologului, fost coechipier în croaziera ratată care spera într-o îndreptare a lucrurilor şi care participase, firesc, la dezarmarea iahtului. Coechipier într-un mediu fertil, îşi spunea skipperul, încadrat într-un echipaj, ar fi putut să-şi dezvolte îndemânările, drept pentru care gând pios fusese pus la curent cu planul croazierei, refuzându-şi rolul pe motivul dedicării unei specializări şi unor examene profesionale, scopuri nobile care desigur au primit pe loc adeziunea sinceră a skipperului.

— Catargul pe care numai o minune de echilibru îl salvase de o rupere spectaculoasă în mare se află la Iacob, care garantase că-i va înlocui filele putrede şi-l va recondiţiona perfect.

— Dus pe Siutghiol în vederea unor plimbări familiale, *Hai-Hui 2* suferise atacul unui delicvent eliberat pe o cauţiune morală teoretică, care devastase într-o noapte toate iahturile de la ghiol. Negăsind nimic vrednic de a fi furat, nenorocitul acela rupsese perdelele, tăiase cu cuţitul ceea ce se putea tăia, drept pentru care intenţia de a baza iahtul unde era firesc să fie bazat, s-a anulat. L-am retransportat pe *Hai-Hui 2* la Tomis, acolo unde avea vântul şi marea, acolo unde mă obişnuisem să-l ştiu, bine păzit şi în peisajul din care făcea parte organic.

In liniile lui generale preambulul de plan fusese schiţat. Fuseseră întocmite celebrele planificări, planul calendaristic cu obligaţii exacte, fusese selectat materialul documentar, reevaluate toate mijloacele de informare. Pentru a împăca nevoile de timp ale croazierei, a le sincroniza condiţiilor meteo favorabile, navigaţiei cu vele în cele trei mări: Neagră. Marmara şi Egee şi a răspunde disponibilităţilor şi obligaţiilor membrilor de echipaj, se stabilise ca data cea mai târzie a ridicării velelor să fie 1 iunie. La 20 mai iahtul trebuia dat la apă. La 25 mai 1983 echipajul se va afla la bord pentru probe şi antrenament.

Pe hârtie lucrurile se dovedeau simple, eficiente şi fără nicio complicaţie. Dacă!…

DACĂ… SAU MEMENTO MORI!

— Dacă chiar cei chibzuiţi şi demni n-ar fi devoraţi de o neghioabă poftă de slavă, dacă n-ar accepta lingăveala mieroasă şi nu s-ar lăsa robiţi unor interese de clan care ucid ideile generoase slujind faptelor de interes general.

— Dacă am avea curajul să fim noi înşine, lăsând în recuzita teatrelor mantaua. Penibilă a disimulării, în care se ţes inutil anii cei mai fertili ai vieţii.

— Dacă am face din adevăr practica de fiecare zi a demnităţii.

— Dacă am înţelege revoluţia şi prin aruncarea peste bord a rutinei, convenţiei şi convenienţelor sociale, a minciunii în cădelniţa căreia arde tămâia inutilului.

— Dacă am înţelege că demnitatea nu este negociabilă, tratabilă şi recuperabilă,

— Dacă nu s-ar manifesta o atât de mare aversiune faţă de recunoştinţă, dublată de obsesia de a plăti binele prin răul făcut celui care şi-a întins o mână frăţească la nevoie,

— Dacă am ajunge să ne recunoaştem sincer limitele şi am avea generozitatea să preţuim la fel de sincer meritele semenilor,

— Dacă am medita la primitivismul şi josnicia a ceea ce se numeşte invidie, care însumează pe scara ei cea mai de jos tot ceea ce *are* semenul nostru, iar în formele ei rafinate, tot ceea ce *este* semenul nostru, de la fizic până la cele mai elocvente calităţi spirituale şi de caracter. Nimeni în afară de noi înşine şi de limitele noastre obiective nu ne împiedică să atingem perfecţiunea.

— Dacă în locul măiestriei de a organiza şedinţe şija retoricii prin care ne asumăm angajamente, am pune măiestrie şi devotament în a făptui, dând produsului finit lauda pe care o dăm îndeobşte vorbelor goale…

AMARINIZAREA: TIMP 2!

Subtitlul de mai sus este o momeală. O manevră de *captatio benevolentine.* De fapt este noua trecere a skipperului pe sub furcile caudine. Personajul respectiv, de o încăpăţinare feroce, îşi rezolvase în mod ciudat ecuaţia timpului. Ecuaţie ai cărei termeni cuprindeau într-o relaţie complexă timpul sideral şi timpul civil, timpul biologic, psihologic, pe cel social şi timpul birocratic, totul raportat la ecuaţia

personală, ceea ce potrivit accepţiei vechi a termenului ecuaţie, înseamnă eroare şi corecţia acestei erori aplicată unei măsurători şi de ce nu, unei evaluări. Rezolvarea de mai sus putuse să se aplice favorabil în sensul că skipperul reuşise să convertească timpul în utilitate şi randament. De asemeni putuse să introducă în ecuaţie ca termen definitoriu, sensul timpului naţional, termen care scapă matematicii, el însuşi sumă dialectică, subtilă galaxie a mitului şi a ritualului sacral, a eroicului şi a sacrificiului, a tenacităţii, răbdării şi a înţelepciunii de a transcende prin creaţie. Răspunsul la existenţialul raport noi-univers ridicat la puterea celor două mii de ani de istorie se amestecase cu forţa eternităţii în amintita formulă a timpului total; dar şi în formula timpului istoriceşte determinat, producând skipperului o stare de luciditate dureroasă.

Goethe îşi actiza predecesorii că nu trataseră nicio temă naţională, că temele lor erau însuşirile general omeneşti. El considera că valoarea artei este determinată de bogăţia conţinutului, de „temele mari şi înălţătoare", conţinutul temei tratate fiind începutul şi sfârşitul oricărei arte. Despre mâna *von Barnhelm* spunea, într-o explozie de bucurie sinceră, lipsită de invidie şi meschinărie, că este „o operă cu un perfect conţinut naţional nord-germanic, prima producţie dramatică rezultată din evenimente importante ale vieţii, de o inspiraţie specific temporală şi care, din pricina aceasta, a avut o influenţă fără precedent". Tot el visa o mare epopee naţională germană şi privind prin numita fereastră optică mi se părea că homunculii albaştri efeminaţi, devitalizaţi şi obscuri trompeţi ai atemporalului şi supranaţionalului suferă un proces rizibil de caricaturizare, că galopează furibund pe o bandă rulantă care se derulează în sensul invers galopului lor, scoţându-i din scenă, aşa cum similii lor dintotdeauna au fost scoşi din scenă aici şi pretutindeni, dar mai ales aici, unde procesul de întâlnire al culturii cu istoria se conjugă în sfera naţionalului cu necesitatea definitivului.

Între teoriile lui Goethe, germanul, care l-au făcut unul din cei mai mari poeţi ai umanităţii şi maşinaţiile cultural-artistice ale homunculilor albaştri, care de fapt sunt nimeni prin ei înşişi şi devin reperabili numai prin asociere; desigur că le prefer pe ale celui dintâi, aşa că, pătruns de importanţa potenţială a temei naţionale în sportul cu vele, m-am hotărât să-mi reiau calvarul memoriilor, al audienţelor, al pledoariilor pentru obţinerea unei investituri care să poarte pavilionul naţional dincolo de limitele apelor brăzdate de pânzarele lui Ştefan cel Mare. Trecuseră totuşi cinci secole de când amintitele pânzare navigaseră în apele Egeei, chiar dacă nu ajunseseră decât până la Sfântul Munte, dacă nu cumva şi mult mai departe. Demersurile pentru o circumterra oficială se blocaseră la un for care adoptase tehnica Sfinxului. Aici nu mai era nimic de făcut. Visul unui iaht de 11 m realizat la o

întreprindere specializată, finanţată de obşte, ori de stat, eşuase. Rămânea tentativa de a-l rearma şi optimiza pe *Hai-Hui* 2 şi de a găsi resursele materiale care să asigure o autonomie de un an. Consultat. Puiu semnase adeziunea la această variantă. Singura resursă era propria noastră muncă. Rămânea ca să găsesc audienţa Consiliului Culturii, forul de care depindeam în ultimă instanţă, independenţa mea grădişteană fiind doar o iluzie. O întâlnire scurtă şi la obiect cu prim-vicepreşedintele în cauză mi-a reanimat entuziasmul obosit de cei patru ani de solicitări.

Da! Se aprobă apariţia uneia din cărţile pe care o recomand în colecţia „Biblioteca pentru toţi“. Că folosesc drepturile de autor pentru circumterra, este o chestiune personală. Chichester îşi avea tipografia lui de hărţi. Gazetele cărora le trimetea ştiri contribuiseră masiv la acoperirea cheltuielilor de armare şi drum. Regina Angliei îl înnobilase, încununându-i stăruinţa. Astea se întâmplaseră într-o altă lume, unde proprietarii de tipografii fac ce vor cu veniturile lor într-o gamă largă de idei: de la faliment până la relansarea profiturilor în alte afaceri interesante. Eu nu eram încă coproprietar la întreprinderea poligrafică „Casa Scânteii“ şi, chiar dacă aş fi fost, partea ce mi se cuvenea din venituri era prea modestă să mă pot lansa pe un drum circumterestru. Dar găsisem soluţia. Legată tocmai de întreprinderea căreia îi furnizam o cotă parte din lucru, la care eram acţionar şi proprietar în acelaşi timp, situaţie net superioară celei pe care o avea Chichester faţă de perimetrul restrâns al relaţiei cu tipografia sa: proprietar şi atât. Îi spusesem vicepreşedintelui tânăr şi cu o înţelegere spontan-deliberată a problemelor, de rezerva în care stă cinematografia românească faţă de o asemenea tematică substanţial filmică şi căzuse de acord că am dreptate, sugerându-mi să mă adresez centralei „România-film“. Până să mă adresez centralei „Româniafilm“, mi s-au adresat mie doi regizori eminenţi şi o casă onorabilă de filme, cerându-mi sinopsisul unui serial cu tematică marină, capabil să se susţină deopotrivă la cinematograf şi la televiziune. Întâlnire solemnă şi de lucru, entuziasm reciproc, – iată că marea şi bărcile cu vele îşi vor face drum spre publicul larg, – zile efervescente de lucru pe manuscris, idei, realităţi, povestiri esenţiale, adeziuni verbale, apoi… tăcerea. O cufundare în tăcerea absolută a proiectelor sabordate. Skipperul nu era la prima experienţă de acest gen. Să zicem că un serial marin implică cheltuieli exorbitante (nu este adevărat), că poate sinopsisurile au fost nule (nu este adevărat): că planurile de perspectivă nu prevedeau în tematica lor aşa ceva, etc.,etc. Perfect. Să ne adresăm centralei., România-film“ care se ocupă printre altele şi de filmele documentare. Un documentar color al unei croaziere maritime pe trei mări, cu insule feerice, eu o tramă, cu suspans, cu peripeţie. Totul costând doar… pelicula. Operatoria aparţinând echipajului sau, în cazul unui operator de

profesie, acestuia. Avantaje materiale nete. Investiţii minime.

Skipperul se transformă în contabil. Expune situaţia într-o scrisoare. Perseverează în a găsi între o şedinţă şi o vizionare pe directorul general (drumuri Grădiştea —„România film“), acesta îl trece directorului tehnic, directorul tehnic se teme să nu piardă cei trei sau patru mii de metri de peliculă, cu toate că se trag anual documentare de arhivă de zeci de mii de metri. Poate ar fi bine dacă am găsi un regizor şi un operator. Skipperul întâlnise într-o dimineaţă, la intrarea în sediul televiziunii, un excelent regizor, pasionat de mare, care făcuse pe propriul lui operator cu mult succes într-o călătorie cu o navă în Japonia. Entuziasm exploziv. Întâlniri la Grădiştea. Regizorul are un plan substanţial. Tracolog pasionat, filolog şi istoric, regizorul se află în proto-istoria şi istoria egeeană la el acasă. Indică insule, localităţi, golfuri, capuri, cu numiri traco-dacice. O întreagă toponimie care ar atesta o explozie demografică a seminţiei carpatodanubiene-pontice şi în spaţiile Asiei Minor. În cele egeene. Skipperul se lasă sedus de argumente, documentele şi ideea unui film pe care-l crede sincer, dincolo de ipotezele lui, fascinant. Da! îşi va modifica ruta, sau ruta va servi atât scopurile croazierei – un drum rapid în Creta – cât şi pe cele documentar-istorice. Dar asta cere pe lângă regizor, un operator excelent, specializat şi în filmări submarine. Fie. Echipajul se va înghesui. Va asigura tot confortul echipei de filmare… „Bine, zice regizorul. Vom trece la cele de cuviinţă. Aştept un O.K. De la un coproducător care să asigure difuzarea filmului în lumea largă, care să furnizeze tehnica necesară navigaţiei, chiar cu titlul de împrumut”… Fuga la „România-film“. Da! Aşa, de acord… Iată şi întâlnirea-cheie. Cu directorul studioului „Alexandru Sahia“, cu directorul filmului, cu redactorul lui, cu operatorul, cu dosarul filmului, cu partide de cheltuieli, cu regizorul care se mişcă exact şi profesional din aproape în aproape pe tot acest teritoriu necunoscut al culiselor de dincolo de imagine. Totul este atât de minuţios pus la punct, semnat şi parafat, încât skipperul se teme ca din pricina lui, a echipajului sau a iahtului, să nu se rateze o asemenea operă matematică şi un asemenea film unicat.

Au trecut luni. O.K.-ul coproducătorului n-a mai venit. Filmul calculat, finanţat, planificat a început să ia apă la santină şi cum pompele entuziasmului se ancrasaseră, s-a dus la fund. Regizorul, scăpat din naufragiu agăţat de alt proiect, i-a trimis skipperului o corespondenţă patetică, având ca anexă copii ale arhipelagurilor după hărţi la scară prea mare să poată fi utilizate în navigaţie şi o sumă de table conţinând în româneşte semnificaţia şi traducerea termenilor englezeşti’, greceşti şi turceşti care figurează pe hărţile de navigaţie, gest emoţionant, legând sufleteşte regizorul de iahtul care, şi de astă dată, va lua largul fără el.

— Renunţă la filmul acesta complicat, ia-ţi camera şi ai la dispoziţie un film serial pentru tineret şi material pentru cel puţin două emisiuni consacrate în programul de televiziune, teleglob şi teleenciclopedia, i-a spus skipperul regizorului, în primăvara lui 1983.

Nu s-a putut nici asta. Regizorul nu-şi făcuse planul pentru care primea leafa.

— Poate cineva de la televiziune, a sugerat omul în chip compensator.

— Fie!

Skipperul primise un telefon de la directorul general al televiziunii care, cândva, îi rezolvase tranşant şi pe loc „probleme insurmontabile".

— Am auzit că pleci iarăşi pe mare?

— Plec!

— Îţi propun să ambarci un operator de la televiziune. Vino să vorbim, după ce vorbeşti cu redactorul (numele şi prenumele, fără iniţiala tatălui).

— Perfect!

Telefoane. Întâlnire. Discuţie. Acceptare de principiu.

Cu câteva zile înainte de ambarcare şi în disperare de cauză. Redactorul-operator prins prin telefon la Cluj, „este" de acord cu oricare proiect nautic, dar… la anul. Un alt operator tânăr şi sportiv, cu care skipperul lucrase excelent în aşa numitele „reportaje de scriitor", băiat fără mofturi şi morgă boemă, entuziasmat până la explozie, care-l dusese pe skipper de mână la directorul general spre a obţine aprobarea, vechi amic al ideii (confecţionase pavilionul armatorului purtat la crucetă în fiecare croazieră), obţine aprobarea de urgenţă şi, brusc, după victoria visată, face gaură de apă şi se scufundă fără să dea nicio explicaţie, lăsând skipperul să-şi pună întrebări hamletiene pe o arie destul de restrânsă a comportamentului social, uman şi profesional care s-ar rezuma în esenţă la trei variante.

— Ori există o teamă funciară de mare, care reduce entuziasmul incendiar de început, cantitatea imensă de apă sărată din prova iahtului stingând incendiul încă înainte de a se consuma în fapt (comportament uman).

— Ori există o incompetenţă a temei cu optica oficialilor filmului sau invers, o incompetenţă a oficialilor filmului de a-şi lărgi cuprinderea mereu criticată în documentele oficiale şi în presă; probabil o critică curtenitoare şi amabilă, din moment ce afacerea merge înainte (comportament profesional).

— Ori există un monopol al unor aleşi ai temelor, ceva în genul monopolului portughezilor şi spaniolilor asupra oceanului planetar prin secolele XIV şi XV, monopol care ucide pe cei neaparţinând clanului (comportament social).

Comedia,. De-a ambarcarea" a fost jucată în stagiunea 1982—1983

şi cortina s-a lăsat peste scena cutremurătoare, eroicomică în care skipperul, exasperat, l-a descoperit după o căutare cvasi-poliţistă pe ultimul dintre actorii ei pe un coridor al instituţiunii respective şi, înghesuindu-l într-un colţ, l-a întrebat milităreşte:

— Mergi sau nu mergi şi dacă nu, spune-mi de ce?!

— Ce ştii matale, nea' Radule (este o formulă care umanizează raporturile în susnumita instituţiune, un fel de calofilie a Ferentarilor de altădată prin care devii confident şi participant)? Ce ştii matale, ce joc se joacă aici?!!

Nu ştiam. Mai la urma urmei nici nu voiam să ştiu. Eram sătul de jocuri până-n gât. Mi se făcuse lehamite de atâtea jocuri. Şi de ce să nu fiu sincer? Şi scârbă! Aşa că, marţial şi demn, am strigat:

— Cortina!

AMARINIZARE: TIMP 3!

Dacă este adevărat că dorinţele noastre se constituie din presentimentul posibilităţilor noastre, atunci este tot atât de adevărat că skipperul lui *Hai-Hui 2* şi secundul său Puiu Olteanu, conştienţi de posibilităţile lor interioare, au făcut imposibilul să transforme o realitate visată, într-o realitate posibilă, dinamică şi palpabilă. Procesul transformării visului în realitate trebuia disciplinat, supus unei strategii active şi executat pe părţile componente ale ansamblului. Cine-şi imaginează că o croazieră cu vele înseamnă un iaht şi câţiva entuziaşti, riscă să facă o venerabilă barbă de alge la cheu, sau eventual să rateze cocoţat pe o stâncă sau pe o coastă inospitalieră.

Strategia despre care a fost vorba mai sus avea să se aplice unui spaţiu geografic supărător de mare: iahtul cu meşterul la Constanţa, skipperul. Şi doi membri de echipaj la Grădiştea şi Bucureşti, secundul în extremul nord-vest, la Oradea, catargul în atelierul lui Iacob, piesele lui esenţiale într-un oraş pe Olt. Obiectivele strategiei însumau pregătirea tehnică a iahtului şi a echipajului, pregătirea la hartă a croazierei, obţinerea formelor de rigoare, înscrierea echipajului în viaţa şi planificarea iahtclubului „Electrica" Bucureşti. Apoi s-a întâmplat ca pe măsură ce Puiu îşi executa cu promptitudine şi minuţie lucrările lui tehnice artizanale, aducând la Grădiştea aparate şi piese, skipperul plin de scepticism să se convingă de tăria morală a noului său secund, de optimismul lui robust, de încăpăţânarea cu care se realiza pe sine prin gesturile şi faptele elocvente, mai ales prin însumare.

Puiu adoptase el însuşi o strategie subtilă de persuasiune dinamică, de analiză circumspectă a terţilor, de control al meşterului, de investigare a posibilităţilor, lăsându-i skipperului timpul necesar esenţialului. Acesta, pentru întâia oară de la alcătuirea echipajelor, a avut senzaţia că simte umărul, dincolo de planul fizic al pregătirii, în cel

moral. Discret şi fără paradă de vorbe, atent la mişcările interioare, ferm în a se realiza în ipostaza marină, săritor şi activ, Puiu Olteanu începuse-să' însemne încă de la începutul pregătirii un om pe care se putea conta. Un coechipier care se transformase într-un punct de referinţă şi de rezistenţă.

Iahtul *Măriuca* avea un echipier, desenator tehnic, Nicolae Enache, pasionat de iahting, membru al clubului.Tandemul de la *Măriuca* lucra la realizarea unor piese metalice, la copierea spadei şi elicei lochului de pe *Hai-Hui 2* pentru uzul celorlalte iahturi, la copierea „Regulamentului de bord", „Caietului de Cart" şi al „Caietului pentru prognoze meteo", al „Jurnalului de bord" şi desigur, al rolurilor de echipaj, documente care însumau experienţele de bord şi lecturile de specialitate ale skipperului.

La 22 decembrie 1982 skipperul şi inginerul electronist au plecat la Constanţa să controleze stadiul lucrărilor de reamenajare, să măsoare spaţiile pentru aparatul de radio emisie-recepţie şi radio-telefon, să scoată un şablon după oglinda pupa necesar pentru dimensionarea suportului motor proiectat de inginerul Onofrei, care pusese la punct şi garanta buna funcţionare a „Veterock"-ului de 12 C.P. În tren, electronistul enigmatic şi ciudat i-a mărturisit skipperului motivul principal al dorinţei de a participa la croazieră. O căsnicie ratată şi o fiică ţinută departe de el, care trebuia, la vârsta înţelegerii, să se mindrească cu tatăl ei. Mărturisirea l-a emoţionat pe skipper, hotărându-l să-şi lărgească bunăvoinţa, până atunci cenzurată sever.

Bineînţeles, cu toate că toamna fusese lungă, secetoasă şi caldă, la 22 decembrie la mare se mergea în talie, meşterul nu făcuse mai nimic, în afara unui fel de uşă de cămară, vopsită alb. Fixată mizerabil în chip de cuşetă şi a unor poliţe cu tot felul de brizbrizuri supărător de vulgare şi nepotrivite cu interiorul sobru al iahtului. *Hai-Hui 2* arăta desfigurat, maltratat, înjosit cu frumoasele lui borduri jumulite de placaj, plin de resturi eterogene, vraişte, stârnind panică şi compătimire.

Relu Asimit care luase tandemul de la gară a propus o vizită la cooperativa unde lucra meşterul, alertat de sosire printr-o scrisoare şi o telegramă. Aici se deschide o paranteză referitoare la conştiinţa acestor meseriaşi „poartă cu vorba", lipsiţi de respect faţă de ei înşişi, faţă de meseria lor, faţă de semenii lor. Există o probitate elementară a tuturor membrilor societăţii, fără de care nu se poate concepe viaţă colectivă, normală. Gândeam la aceste atitudini nobile, rulând spre cooperativa cu pricina, dorind nu să-l moralizez pe tânăr, ci să-i reamintesc că înainte de toate este om. La locul lui de muncă un fel de conspiraţie a tăcerii. „Este plecat să aducă o curea de transmisie." „Când se întoarce?" „Nu ştim!'" Este stânjenitor să faci pe detectivul, folosind maşina şi timpul unui prieten îndatoritor. Relu Asimit se

radicalizase. „îl aşteptăm până se întoarce, a zis. Oricât ar dura.“ A durat patru ore. Tâmplarul a venit la cooperativă cu cinci minute înainte de încetarea lucrului. Luase un avans, copios, jumătate din preţul exorbitant cerut. Spera ca manevra dispariţiei să-l scutească de o întâlnire cel puţin neplăcută. Văzându-l pe skipper coborând din maşina parcată stil detectiv, a făcut ochii mari… La iaht, măsurători, revendicări ale skipperului, trecerea meşterului sub autoritatea căpitanului-locotenent inginer, angajamente luate public de meşterul mincinos. La 15 martie iahtul predat la cheie. Fie şi la 15 martie… Ziua aceea de 22 decembrie caldă şi transparentă, cu marea oţelie, cu pescăruşii zburând pe deasupra iahturilor, cu nerăbdarea de a vedea interioarele ticluite cu atâta migală pe hârtie s-a surpat într-o mizerie miloasă, într-o silă greţoasă… Cu câtă emfatică pompă se recomandase tânărul drept „tâmplarmodelor“, adică executant de modele, unele unicat, ce credit i se acordase, moral şi material, ce exigenţe estetice stârnise. Panoul acela nenorocit, prost rindeluit, prins anapoda, o gâlmă inestetică, oribilă, lucru de cârpaci într-o operă de artă, îmi crease o stare vecină cu disperarea. Bineînţeles că l-am probozit în gând pe secundul doritor de înnoiri, ca şi când nu eu l-aş fi angajat cu ochii închişi pe acest prim venit dintre meseriaşii locului… Seara cinăm la Relu Asimit înainte de a ne întoarce în trei la Bucureşti. Din vorbă în vorbă se constată că la Grădiştea există în manuscris „Cartea skipperului”, o sinteză a croazierei cu vele începând cu manevra iahtului în mare şi terminând cu meteorologia şi navigaţia maritimă; în vreme ce la Constanţa căpitanul-locotenent inginer are pe fişe tot ce ţine de proiectarea şi construcţia iahturilor cu vele rodul câtorva ani de studiu. După ziua amărâtă şi neghioabă pierdută zadarnic, propunerea ofiţerului inginer de a uni sub aceeaşi copertă „Cartea skipperului” şi „Construcţia iahtului cu vele“ într-un volum edificator cu rol de pionierat, i s-a părut skipperului luminoasă şi de o necesitate imediată. Da! Se acceptă formula! Să trecem la treabă! Să vedem pe loc un plan general al cărţii. Să fixăm termene. Să fixăm în mare iconografia… Dar editorul, a întrebat co-autorul în devenire… „— îl ştiu, a replicat skipperul… Va prinde titlul din zbor…“ Noaptea, în acceleratul Constanţa-Bucureşti, în vreme ce elctronistul încerca să doarmă, skipperul şi ofiţerul, dascăl la Institutul de marină, au definitivat planul cărţii intitulată „Croaziera cu vele“.

Timpul 3 al amarinizării intrase în combinaţie cu timpul croazierei, trăgând după el un inert picior de lemn. Tâmplarul.

ÎNAINTE DE NUMĂRĂTOAREA INVERSĂ

Îmi menţin statornic părerea că interdependenţele între

macrocosmos şi microcosmos sunt multiple, nuanţate şi într-un mod indirect, dar substanţial, au o anumită pondere în determinarea unor fenomene psihice şi fizice. Dincolo de erupţiile solare sau exploziile supernovelor apropiate de Terra, fenomene care au influenţat dezvoltarea vieţii pe pământ, există un alt sistem de interdependenţe mai subtil, treaba descoperirii lui rămâne în teritoriul cu atâtea pete albe al ştiinţei, pe skipperul lui *Hai-Hui 2* îl sensibilizează cu deosebire echinocţiile: cel de primăvară şi cel de toamnă, atunci când soarele — această divinitate omnipotentă – traversează ecuatorul, trecând prin punctele echinocţiale. Înainte ca Zeul Soare şă ajungă în punctul vernal, la Grădiştea se produce un freamăt profund care nu se poate localiza. Pământul şi Argeşul, lunca şi viile, pomii şi buruienile, orătăniile şi fetele mari, moşnegii şi zburătoarele, mugurii şi sevele, apele freatice oglindind luna în fundul fântinilor, sălbăticiunile ieşite la adăpat în amurg, tot şi toate percep acel freamăt tainic şi omniprezent al vieţii care renaşte. Pământul aşteaptă îmbrăţişarea care-l fecundează, cuiburile îşi aşteaptă berzele şi skipperul, bântuit de nostalgii secrete, pregăteşte într-un fel de transă lucidă, noua lui migraţie spre sud. Este conştient până la durere că străvechile obicee pastorale ale transhumanţei şi ale cărvănăritului practicate de moşii lui din chefalohoriile Vlahiei Mari, reluate câteva generaţii în mundirele ostăşeşti, au izbucnit târziu în cel legat de petecul de ogor alb pe care-l trudeşte şi că trecerea Zeului Soare prin punctul vernal are harul de a face timpul reversibil (timpul lui interior). — încorporându-l vremii când alături de ceilalţi ai lui pregăteau turmele; ori caii de samar pentru lungile drumuri ale verii.

Aşa se întâmplă că, după echinocţiul de primăvară al anului 1983, skipperul a intrat în febra care însoţeşte întotdeauna numărătoarea inversă. Ceea ce este întotdeauna stupefiant, indiferent de poziţia soarelui pe ecliptică, ceea ce are harul să stârnească conflicte existenţiale dramatice şi să-l radicalizeze pe skipperul plin de optimismul robust al pământului este faptul că tot ceea ce părea perfect planificat, termenele fixate pentru predarea unor piese, lucrările pregătitoare eşalonate savant şi minuţios, tot, dar absolut totul, suferă o stranie şi inexplicabilă stare de comă. în această stare râncedă în care se însumează invidii prost disimulate, lipsă de responsabilitate, o inexplicabilă lipsă de respect pentru cuvin tul dat, se ivesc şi punctele de sprijin ferme, compensatorii. Puiu Olteanu îşi rezolvă planificarea cu ritmicitatea unui ceasornic. Piesele proiectate de inginerul Onofrei încep să se adune. Nae Enache a desenat anteturile documentelor şi a confecţionat spadele şi elâcele de loch. Iaht-club „Electrica” se dovedeşte activ. După o întâlnire notabilă a skipperilor şi echipajelor în care proiectele substanţiale au fost adoptate de conducerea clubului, se încearcă o definire mai largă şi oficializată a croazierei cu vele,

făcându-se publice proiectele, susţinându-se printr-o oportună emitere de adrese, scrisori şi dovezi şi un prim pas tehnic, de mare importanţă, se fac demersuri pentru obţinerea de radio-telefoane şi indicativele respective.

Şi totuşi!

Ceva esenţial nu merge rotund! Prea multă hârţogăraie pentru un lucru atât de simplu. Prea multe magazine, cooperative, ateliere pline cu de toate, puţind confecţiona orice la cererea onor clientelei; dar în care şi la care tocmai ceea ce ai nevoie nu se găseşte şi tocmai ceea ce doreşti să ţi se meşterească, nu se poate meşteri. Dacă se notează faptul că piciorului de lemn de la Constanţa i s-au adăugat câteva zeci de kilograme de plumb, meşterul reuşind să smulgă lochul din lăcaşul lui cu o brutalitate neroadă, să umple iahtul cu resturi de lemn şi rumeguş, mai mult de import, decât rod al muncii efective, atunci se poate înţelege lesne că euforia produsă skipperului de trecerea soarelui din emisfera sudică în emisfera nordică s-a transformat vizibil în răstimpul 23 martie—1 aprilie într-un fel de furie rece, lucidă şi tăioasă, dinamizată de conştiinţa lipsei lui de fler social. Inginerul electronist n-a obţinut sufragiile colectivului său de muncă, pentru a putea face parte din echipaj. Dealtfel zelul lui s-a transformat pe parcurs într-un fel de contact comercial dezvoltat prin terţi, în care, participarea la croazieră excluzându-se, nu mai era vorba decât de un obiect tehnic şi de preţul acelui obiect. Se întâmplă ceva inexplicabil. Adică un efort susţinut, condus inteligent, însumând muncă, vise, năzuinţe şi iarăşi muncă, pe măsură ce se finalizează, în loc să producă o stare de mulţumire interioară, de echilibru şi optimism, compensatoare a efortului şi dăruirii, produce dimpotrivă, o profundă stare de nemulţumire şi lehamite. Se întâmplă şi în pregătirea fiecărei croaziere, ceea ce se întâmplă frecvent cărţilor mele, cu toate că sferele celor două aventuri existenţiale nu sunt nici măcar tangente în planul realizării lor materiale.

Adică, după o îndelungă şi minuţioasă pregătire pe fişe, în care intră, cu migala trudei enciclopedice tot ce poate ţine de o epocă, de clasele sociale, de destinul lor dialectic, de condiţia umană începând de la ideologii şi sfârşind cu moda timpului; după alţi ani de trudă pe manuscris în ideea de a ne recunoaşte în istoria mai veche sau mai nouă pe noi şi destinele noastre naţionale, după neasemuitele suferinţe pricinuite de nesfârşitul canon sacralizat prin unicitatea lui nerepetabilă numit creaţie, bântuit de nelinişti şi neîmpliniri, mereu în luptă cu ineficienţa cuvântului şi adeseori vetusteţea lui, mereu obsedat de ghilotina canonului, permanent torturat de conştiinţa propriilor tale limite şi mereu încercând să le scapi spre a te scălda în azurul pur al esenţei şi definitivului, adică, după ce ţi-ai închis o parte

din viaţă şi în paginile cărţii, când stors de vlagă şi de tine însuţi ai scris – Sfârşit; Dumnezeule mare!… Dumnezeule mare, ce neghioabă şi stupidă naivitate să scrii Sfârşit, când de-abia de acum încolo… Răsfoiesc cartea parcă străină şi indiferentă, numâle autorului mi se pare el însuşi străin, oboseala adunată în şirul nesfârşit al zilelor de zdroabă mă ajunge şi atuncea mă părăsesc în lunca Argeşului spre a mă reîntoarce mereu la obârşia lui, undeva sub Negoiul, spre a mă uita şi a renaşte.

Aşa că vineri 20 mai 1983 la orele 4 îl iau pe Puiu din Gara de Nord şi cu maşina încărcată până la refuz cu toate fierătaniile posibile, luăm drumul Mării. Raportul matematic dintre uzura pneurilor, viteza de croazieră şi încărcătură este în defavoarea pneurilor, drept pentru care facem şase pene pe aceeaşi roată, dreapta faţă, roata şanţului şi a capotajului. Şase pene încununate cu o explozie de toată frumuseţea. Dimineaţa este radioasă, Bărăganul are cu totul alt aspect decât în viziunea patriarhală a lui Odobescu, Puiu doarme, pac!, pană, eu montez triunghiurile reflectorizante şi Puiu trezit din somn (călătorise toată noaptea) sare la cric, levierele, camera de rezervă, timp cronometrat 6 minute, cu schimbul la pompă, demaraj şi de la capăt. Somn, pană, vulcanizare rapidă, înainte cu tot elanul dat de bravele cauciucuri radiale cu inserţie, trecute prin mâna unui controlor de calitate venit de la nuntă în ziua aceea, o mai nimica, câteva vârfuri de oţel ieşite prin cămaşa de pânză spre a-mi testa secundul tehnic într-un drum absolut banal şi de rutină. Puiu nu emite niciun panseu. Nu comentează nici măcar explozia. Este egal cu el însuşi. Cric, leviere, vulcanizare. Noroc că la Ţăndărei găsesc un cauciuc nou şi fără niciun adaos metalifer. Tomis. Marea oţelie. Pescăruşii. Trecem la lăcuit, la piturat balcoanele, secundul tehnic mă menajează, îşi atribuie porţii duble de muncă şi, transformat în detectiv, îl găseşte pe tâmplarul invizibil şi-l aduce la iaht. Apoi, stăpân pe situaţie, rămâne să termine în două zile ceea ce tâmplarul n-a terminat în nouă luni. Mai avem opt zile până la data când ne-am fixat să ridicăm velele. Estimez că iahtul mai are nevoie de încă o lună ca să fie pregătit de lansare la apă. O vijelie pornită din senin, urmată de averse sălbatice, îmi despică în două unul din cei mai frumoşi meri, culcă spalierii şi rupe legăturile coardelor de viţă. Când se va echilibra preţul produsului agricol cu imensa cantitate de muncă, de răbdare şi de rezistenţă morală investite în fiecare boabă de strugure? Să fie aicea secretul supravieţuirii ţăranului peste atâtea veacuri de obidă? Masca de gaze. Stropiri cu Rubigan şi Benagro, cu Topsin şi Zolone. Milioane de inamici, de la cei microscopici la capriciile fronturilor atmosferice, stau gata să pustiască livada. Timpul furat de mare, câmpului, îşi cere tributul. Numai cine a purtat vermorelul în spinare cunoaşte cu adevărat gustul vinului. Şi preţul lui.

Sacra apă a Argeşului îmi udă grădina. Am. Terminat de corectat „Croaziera cu vele“ purtând ca titlu secund „Vânt bun la pupa“. Abia aştept să reverific pe mare, ceea ce atât de riguros am aşternut la masa mea de lucru. Apare la orizont şi se apropie cu 30 de noduri, căpitanul de cursă lungă Gheorghe Iuraşcu, inspector şef adjunct în direcţia marinei comerciale din ministerul transporturilor „Pater nostrorum“, adică al veliştilor de croazieră, copii nelegitimi ai Federaţiei de iahting.

Puiu este la Constanţa. Cum poate face Puiu în câteva zile turul de forţă care i se cere? Nu ştiu. Ştiu doar că ardelenii luaţi împreună au înfrânt câteva secole de istorie statală ticăloasă, şi că joi în 9 iunie sunt pe cheul portului Tomis pentru a declanşa numărătoarea inversă cu toate că, brusc, venită din senin, ne clatină o straşnică…

La 9 iunie 1983 din lista de echipaj rămăseseră gata de ambarcare skipperul şi secundul său tehnic, care-şi adusese la mare întreaga familie spre a se bucura de vacanţă. Pseudomeşterul, cu toată colaborarea lui Puiu, nu terminase cuşetele, chesoanele, batantele şi spiraiurile, Iacob terminase catargul, înlocuind cu mână de maestru filele putrede. Se impune prin hazard un nou echipaj în doi. Scăpat de inconfortul prezentat de un necunoscut la bord, Puiu devine comunicativ şi vesel. Boală infantilă în iahtingul de croazieră medie şi lungă. Am adus motorul, dar Puiu n-a pus niciodată mâna pe un motor în doi timpi, rolul de motorist revenindu-i lui prin cumul. După cum îi revin tot prin cumul o mulţime din atribuţiile celorlalte două roluri scoase din ordinea de bătaie a echipajului. Râde. Skipperul îşi va valida rolul prin examenul de skipper susţinut în faţa unei comisii luni 13 iunie, în consecinţă râsul optimist al novicelui îl face să secrete fiere: „Ai să vezi tu, pe mare“, spune sexagenarul candidat la omologarea titlului. Musul, care-a sărit ierarhia până la secund din lipsa personalului calificat, zburdă picturând interiorul, târându-se pe brânci sub cuşete, făcând escapade misterioase care scot de sub tejghele lacuri şi pituri, praf de cretă şi minium de plumb, o sută de fleacuri indispensabile. Se lucrează pe brânci la *Corsarul,* la *Triton,* la *Mariana,* la *Sulina,* comandantul Popa îşi construieşte iahtul alături de *Hai-Hui 2, Daniela* este dată la apă, dar va fi scoasă şi trimisă pe ghiol de noul ei proprietar, în vreme ce Gică, fostul proprietar şi constructor, umblă negru de disperare. Opera lui, *Daniela* se duce la ghiol, Gică, simplu marinar, ţepos şi dur, are de fapt o inimă de aur. Din prietenie lasă pentru *Hai-Hui 2* locul amenajat la cheu şi între două treburi găseşte vreme să ne ajute, pe noi cei inocenţi în matisiri şi patronări savante.

Deci, joi 9 iunie skipperul ajunge la Constanţa cu maşina încărcată. Aduce motorul, velele, parâmele, vestele de salvare, cazarmamentul. Vesela, buteliile de gaz, proviziile. Vineri se munceşte pe brânci. Iahtul

este încă pe cavalet. Puiu aduce saltelele, montează tapiţeria care este elegantă şi comodă, orele se scurg vertiginos, trebuie transportat catargul, armat; iahtul trebuieşte dat la apă, timpul se comprimă până la explozie şi durere. Relu Asimit a cercetat lochul, constatând lipsa unei piese esenţiale. Distanţierul care-l fixează pe tabloul de bord. Se face o poteră spre a descoperi piesa smulsă de tâmplar şi aruncată la întâmplare într-un fund de sertar. Am impresia că tâmplarul ne ia banii ca să „facă“ interioarele comandate şi că simultan ia alţi bani ca să „nu facă“ acele interioare… Nu se poate monta alidada, suportul cardanic nefiind încă terminat. Avem la bord un compas magnetic polivalent, căruia la Bucureşti i-am căutat posibilitatea de a fi transformat în compas de relevment. Nicio şansă. Discut chestiunea cu Relu Asimit. Inginerul militar se pasionează pe loc. Problema este interesantă, zice. Ca inovaţie tehnică… Şi ca utilitate, zic, rezolvând perfect problema determinării punctului iahtului cu relevmente compas luate la uscat. Răsuflu uşurat. Cheia navigaţiei costiere, mereu lipsă la bord, este pe cale să-şi ocupe locul în gama atât de săracă a instrumentelor noastre de bord. Am încredere deplină în calificarea tehnică, în puterea de invenţie şi în operativitatea căpitanului-locotenent inginer. Să facem inventarul pieselor metalice care armează catargul, îi spun lui Puiu. Şoapta portului îmi strecurase la ureche un zvon. Trecuse pe acolo stomatologul, care, după ce-i făcuse skipperului absent o baie în motorină, spusese râzând că Hai-*Hui 2* nu va putea pleca nicăieri… Şoapta venise şi se uitase ca orice şoaptă. Întindem cu osârdie cartonul de rigoare şi pe carton sortăm piesele metalice. Lucrez cu Puiu şi rămân perplex. Lipsesc jumătate din buloanele de prindere a sarturilor în port-sart. Lipsesc două din buloanele de fixarea catargului în talpa catargului. Lipsesc buloanele de prindere a port-sarturilor de pe catarg. Piese dimensionate la micron. Lipsesc, văd că lipsesc şi nu înţeleg. Nu pot înţelege şi nu pot crede. Piesele fuseseră în custodia fostului echipier, stomatologul. Desigur, skipperul nu fusese deloc gentil cu tendinţele băieţaşului blonziu de a-l subordona şi a-l folosi ca firmă de încredere într-un trafic de influenţă care se dovedise total lipsit de onestitate.

Dar de aici, până la a face să dispară o parte din inventarul esenţial al catargului unui iaht care te-a purtat pe două mări, atunci când tot ceţi doreai nu era decât utopie!?!'… Dumnezeule mare! Şoapta! îmi aduc aminte de şoapta portului. Şoapta care nu era ticăloasă şi care, deabia acum explicându-se, punea la stâlpul infamiei pe cel care, înecat în fiere, o făcuse să-i scape de pe buze. Lucrul este de necrezut şi de neconceput, împotriva evidenţei. Lovitura laşă, sub centură mi-i reaminteşte pe cei doi dezertori care-au părăsit iahtul la Gelibolu. Sub impresia paralizantă a momentului, dezertarea acelora în comparaţie cu faptul evident până la strigăt, mi se pare, moral, mai uşor de

suportat.

— Vă rog să nu vă faceţi nicio problemă, spune foarte calm Puiu. Marţi vom avea toate piesele lipsă. Vi s-au albit buzele! Nu vreau să suferiţi pentru o tâmpenie meschină!

Desigur. La dracu. Câteva buloane. Zece. Mai exact paisprezece. Se va găsi un strungar dibaci. Puiu este şi strungar. Ce contează câteva buloane?… Am în cerul gurii gust de cenuşă şi mi se pare că lumea s-a mânjit netrebnic cu catran.

NUMĂRĂTOAREA INVERSĂ

Începe **sâmbătă 11 iunie**, la zece lum de când pseudo-meşterul pseudo-meştereşte şi nu termină, confirmând încă o dată zicala „lucrul îl face pe meşter”. Mai are de luat jumătate din suma stabilită şi pe toţi zeii lemnului şi ai tâmplăritului jur să nu-i plătesc această jumătate, decât exact peste atâtea luni cu cât şi-a prelungit termenele. De dimineaţă suntem cu cele două maşini la iaht-club Electrica-Constanţa şi luăm catargul. Invidiez debarcaderul secţiei de turism nautic, cu iahturile aliniate pe cavaleţi, cu forfota care vesteşte pregătirile pentru lansarea la apă. Lacob ne găseşte în cutiile lui cu minuni, buloane pentru fixarea port-sarturilor la catarg. Apoi, cu îndemânarea cunoscută, amarează catargul pe port-bagajul maşinii lui Puiu, fixându-l cu un fel de suport meşterit pe loc din două stinghii fixate ingenios. Plecăm în coloană, deschid drum cu farurile aprinse. Partea cea mai grea a numărătorii inverse s-a consumat. La ora 10 vine automacaraua şi cu ţapane de împrumut, cu Puiu oficiind pe cabină şi asistenţa de rigoare, dăm iahtul la apă. Aseară, pe întuneric, Puiu a fixat spada lochului pe crusta de chit. Lucrul mi s-a părut superficial. După o zi de muncă grea, după ce am dat opera vie cu pitură antivegetativă, după zecile de chiţibuşuri soluţionate pe loc, n-am mai avut inimă să revin asupra modului cum a fost fixat lochul, fără a se curăţa chitul şi fără a se aşeza între talpa lochului şi lemn, masticul de rigoare. Notă proastă pentru skipper cu urmări cel puţin neplăcute după furtuna care ne-a luat în primire din cea dintâi noapte de navigaţie.

Bine chituit, piturat şi lăcuit, *Hai-Hui 2* face foarte puţină apă. Este sâmbătă 11 iunie, fixasem ridicarea velelor pentru miercuri 15 iunie, Puiu trebuia să-şi ducă maşina şi familia la Oradea, eu să-mi las maşina la Grădiştea, să mă întorc duminică, ca luni să mă prezint: la examen, fixasem să demarez la ora 12 şi să-l iau cu mine pe căpitanul de cursă lungă Geo Iuraşcu, Puiu pleca tot spre amiază şi. Ca să nu lase iahtul fără nimeni la bord, iată că se prezintă de la Oradea un posibil viitor echipier; Andrei, electrician în aceeaşi întreprindere. Vine

de la Oradea la Constanţa exact, la ora stabilită. Vine de la Bucureşti inginerul Onofrei care, acolo pe cheu, în 10 minute îi face lui Puiu un instructaj fulger pentru pornirea motorului, fixează motorul în suport şi, spre satisfacţia generală, motorul porneşte prompt.

Sâmbătă 11 iunie ora 11,30 Andrei rămâne la iaht. Puiu îi arată cum se scoate apa din santină. Demarez. La ora 12 sunt la Centrul de perfecţionarea cadrelor din marina comercială. Cunosc sălile perfect şi ingenios utilate cu simulatoare şi material didactic de prima mină. Am susţinut aici două examene. Îl cunosc pe preşedintele comisiei de examinare. Rece, distant, se uită la mine exact cum mă uitam eu la civilii rătăciţi cu treburi pe aerodromul Flotilei noastre de vânătoare. Adică uşor amuzat, uşor intrigat, uşor agasat, vag binevoitor. Eram singurul din specia incertă a veliştilor de croazieră prezent în sesiunea de examene, aspirând la calificarea cea mai înaltă. Tânăr dar încercat căpitan de cursă lungă, îmi pune în vedere să-mi completez dosarul, apoi vine Geo Iuraşcu de la treburile lui marinăreşti, constată atmosfera cvasiglacială, mie mi se pare firească şi, după ce iau cunoştinţă de ora ia care trebuie să fiu prezent, decolăm. Geo este un vrâncean legat de legendele ţării lui printr-o mie de mii de fire. Taică-su îl ducea de mic la Mărăşeşti, unde luptase, se ţinea acolo în fiecare an, la hram, o zguduitoare adunare a veteranilor, a fiilor acelor veterani, a nepoţilor, coborau vrâncenii din munţii lor albaştri, coborau cei din munţii Moldovei, veneau de pe Şiret şi Buzău, de la Dunăre şi de pe Prut, veneau acolo cu răsmiile să picure stropul de vin pentru sufletele celor căzuţi, veneau urmaţi de muierile lor şi de nurori, ţărani cu urice vechi de nobleţe scrise pe piele de viţel, moşneni şi răzeşi coborâţi din istorii. Se întâlneau la Mărăşeşti cu sufletul nepieritor al României pe care ei, cei de-atunci, o făcuseră Mare. La ora 16,30 îmi ambarc tribul să-l duc la Grădiştea. Din nou trec pe umerii Stelei tot ce ţine de ritmul dens al vieţii cotidiene. Fatalitatea bărbaţilor din neamul meu şi demna străşnicie a femeilor care le-au rezistat, înţelegându-i.

Seara, Puiu face o escală cu ai lui. Floarea este moţoaică. Aprigă. Muncitoare, mamă a două fete, îşi face liceul la seral. Coborâtă din munte la fabrică, a întîlnit rosturile esenţiale ale vremii. Nici blocul, nici oraşul nu au înstrăinat-o. Puiu are de furcă. Ploua. Anca şi Nora, fetiţele, sunt obosite de drum. Nici ea, nici el nu vor să rămână până de dimineaţă. Au spus că ajung la Oradea. Ajung. Moţoganii îmi spun şi-i las să-şi vadă de-ale lor, nu fără să notez privirea prin care moaţa îşi trece bărbatul gata de ducă pe mări. Ca şi când drumurile n-ar fi stat de-o veşnicie în destinul moţilor?!

Duminică 12 iunie. Grădiştea-Bucureşti-Constanţa purtat confortabil cu mijloacele căilor ferate. Canalul Dunărea-Marea Neagră văzut din goana rapidului îmi creează un sentiment ciudat de satisfacţie şi măreţie, de forţă şi cutezanţă. Devenim continentali,

istoria îşi cere dreptul ia compensaţie. Prea i-am fost numai soldaţi, aici în porţile Europei. Andrei este la iaht. El pleacă la Oradea, eu rămân să scot apa şi să revăd materia. I-am dat lui Relu Asimit „Croaziera cu vele“. Am definitivat partea ce-mi revine în cursul lunii aprilie.. Inginerul o citeşte spre a găsi formula care să-l acorde şi care să dea cărţii unitatea necesară. Compasul de relevment este gata. Adică compasului magnetic i s-a montat un orizont din plastic pe care s-au fixat două vizoare având drept cătări două banale ace de cusut-, prelungind şi ridicând pe verticală linia de credinţă a compasului… Excelent. Îi mai lipseşte un mâner. Va fi gata miercuri. Numai navigatorul care-şi face punctul cu repere de la uscat vizându-le în prelungirea sarturilor, executând acrobaţie pe roof pentru a le prinde la travers, poate înţelege bucuria pe care mi-o face această mică operă inginerească. Desigur, pseudo-meşterul n-a venit să lucreze. Şi mai sunt încă atâtea de făcut. Avea la dispoziţie o zi întreagă. Îmi este din ce în ce mai limpede. Tipul ne sabotează făţiş.

Luni 13 iunie *ora 10.* Coridorul Centrului plin de ofiţeri clin marina comercială care-şi dau atestatele. Atmosferă de examen. Comandanţi de nave comerciale încercaţi de mare, în ţinuta de vară, cuprinşi de febră. Se rememorează acel esenţial RIPPAM „Regulamentul Internaţional Pentru Prevenirea Abordajelor în Mare.“ — „Două lungi, unul scurt“ – „Intenţionez să vă depăşesc prin tribord…“ Şi altele. Cu zecile. Stau lângă un comandant de remorcher. Memorează ceva, ţinându-şi ochii închişi. Buzele au un spasm. „Bătrânul caşalot a încurcat-o“, îmi zic. „Comandanţii de remorcher în sala numărul… Poftiţi şi dumneavoastră!“ Poftesc. Totul este organizat exact. Timp cronometrat pentru fiecare test. Desigur mi se dau teste specifice marinei comerciale. Excelente, dar numai adiacente la navigaţia cu vele. Nu pot rezista tentaţiei de a sugera în scris, pe dosul testului-formular, problematica croazierei cu vele. Gata! A bătut gongul!… Trecem la hartă. Preşedintele comisiei îmi oferă trusa lui de lucru pe hartă. Mulţumesc. O am pe a mea. Problemă de navigaţie costieră pentru calificarea comandanţilor de remorcher. La dracu. Sunt doar autorul „Croazierei cu vele“.

„Puteţi veni mâine pentru oral?“ – „Am de lucru la iaht.” – „Perfect! Ştim ce înseamnă a pregăti un marş.“ Inspectorul principal are ochii foarte albaştri, este timişorean şi probabil a absolvit acelaşi liceu excelent. „C. Diaconovici Loga“, pe care l-am absolvit cu o viaţă de om înaintea lui. „Atunci să daţi oralul acum.“ Foarte bine! Dau oralul cu doi examinatori. Comandantul de cursă lungă Vâjiac Nicolae, autor de cărţi de specialitate şi profesor, împreună cu inspectorul principal Radu Pătraşcu, şi el comandant de cursă lungă. Examinatorii au găsit formula perfectă a unui examen care, păstrând o formă plină de curtoazie, scoate apă sărată din preopinent, plimbându-l cu graţie

alertă de la problema determinării punctului iahtului cu două relevmente succesive, la navigaţia estimată, conducerea iahtului pe vizibilitate redusă, vitalitate, salvare, norme de securitate la bord şi mijloace de prevenirea incendiilor… Partea oficială a examenului a luat sfârşit. Apoi examinatorii vor să ştie mai mult despre *Hai-Hui 2.*
Îi invit la bord. Vor veni mâine, marţi, după program. Îmi oferă din timpul lor spre a-mi pune la punct neclarităţile. Pot frecventa, la toamnă, cursurile de perfecţionare care mă interesează. Dumnezeule! Dacă aş avea 30 de ani ori 40. Ori măcar 50… Dar aşa? Oricum, reţin invitaţia. Dacă..,Dacă Circumterra… Atunci, da. Atunci, da! Voi deveni ucenicul acestor bărbaţi ai mării a căror profesie stă în geometria sferică, în astronomie, electronică şi meteorologie. Cândva, propria mea profesie a fost asemănătoare, minus electronica. Şase ore de examen şnur. Catargul este nearmat. Puiu trebuie să sosească de la Oradea. L-am avertizat că pregătirea unei croaziere o să-i ronţăie umorul şi economiile…

Marţi 14 iunie*.* N-am brevetul de skipper în buzunar, dar sunt un skipper autorizat, drept pentru care mi-aş încerca sifleea, dar n-am obiect. Adică echipaj. Este marţi şi avem toate buloanele care lipsiseră. Le-a confecţionat Puiu. Nu ştiu nici când, nici unde. Şoapta veninoasă şi intenţia de asasinat moral au fost aruncate la peşti. Puiu funcţionează ca o maşină cu aburi. Turaj mic, forţă maximă. L-a adus pe pseudo-meşter de guler. I-a dat de lucru cu porţia. Trec pe cheu turişti şi viligiaturişti. Unii îi cunosc pe *Hai-Hui 2.* Vor să-l fotografieze. Vor să se întreţină cu echipajul. Echipajul mânjit cu lacuri şi pituri, cu mâinile pline de rugina sarturilor, cu porii îmbibaţi de rumeguşul pe care-l produce încă fierăstrăul „modelorului“ se află în ţinută de lucru şi într-o acută criză de timp. Un muncitor de la fabrica de sticlă din Buzău este atât de citit, atât de „în literatura contemporană*’, încât nu i se pot refuza câteva minute de dialog esenţial. Armăm catargul, după ce marinarul Gică şi Sandu – muncitor la Grupul de intervenţii salvare maritimă – care şi-a construit un ketch din fibră, ne fac gaşe la toate fungile metalice. Se lucrează la iahtul care, legat la geamandură, fără catarg, seamănă a orice în afara unei nave gata să ia largul peste două zile.

Ora 15.30. Vizita comisiei de examen la iaht. Totul vraişte. Pseudo-meşterul taie ceva în gura roofului, presărându-ne cu rumeguş. Comisia este interesată de aparatura de bord. De documentele de bord. De modul cum se face navigaţia. Sublim de simplu. Fără sursă de energie electrică la iaht, totul se petrece ca în vremurile bune ale velierelor de odinioară. Avantajul nostru este dat de lochul mecanic, gresat şi aranjat de Relu Asimit. Un avantaj cel puţin teoretic. Smuls brutal din lăcaşul lui, trântit fără menajamente, lochul englezesc şi-a radicalizat demnitatea insulară şi pe mare s-a încăpăţânat de atâtea

ori să funcţioneze încât ţinerea la zi a estimei a devenit o artă de mare spectacol. Desigur totul este altfel decât în comanda unei nave comerciale moderne, unde cuceririle de ultimă oră ale ştiinţei şi tehnicei vin în ajutorul navigaţiei. Poate tocmai în această rămânere fortuită în tradiţia velierelor stă frumuseţea navigaţiei cu *Hai-Hui 2.* Apreciez discreţia cu care comisia şi-a completat, pe viu, imaginea asupra candidatului examinat.

Ora 16,30. Ridicăm catargul la post. Manevră îndeosebi dificilă când iahtul rulează uşor, când nu suntem decât trei şi când, ca un blestem, iarăşi am armat straiul prova la pupa şi invers, indus în eroare de blestematele carabiniere fixate greşit pe straiul pupa. Se întâmplă să fie pe cheu trei muncitori forestieri bucovineni veniţi la mare, care ne sar în ajutor, mânuind cu abilitate cângile legate în chip de iurcă. Sandu este prezent, ridicăm catargul, îl lăsăm la loc pe cheu, schimbăm straiurile buclucaşe, luăm treaba de la capăt. Forestierii, băieţi zdraveni, obişnuiţi cu verticala trunchiurilor, ţin catargul în echilibru până când fixăm sarturile de capelatură.

Stupoare.

Sarturile de la crucetă nu se pot întinde. Sunt prea lungi. S-a micşorat catargul? S-au lungit ele peste iarnă, conform unui proces miraculos de creştere? Trebuie să ai nervi de oţel să bravezi. Adică să vezi catargul fixat în straiurile prova şi pupa, în sarturile centrale din borduri şi să vezi celelalte sarturi făcând burţi dizgraţioase, curgând hidos peste bord. Depistăm rapid cauza. Port-sarturile de sub crucetă au fost fixate cu bulonul superior în orificiul practicat pentru bulonul inferior. Sau Iacob, când a înlocuit filele putrede, a dat un singur orificiu, mai jos decât cel vechi. Nu există decât o singură soluţie. De tăiat manşoanele de bronz care strâng gaşele, scurtate sarturile din oţel, făcute alte gaşe. Asta pe loc. Se poate întări vântul. O hulă intrată în Tomis poate pune catargul în pericol. Dar cum se pot tăia nişte ţevi de bronz fără să scoatem din nou catargul de la post?

— Rezolv eu, spune Puiu.

Şi rezolvă. Adică îşi pune pe genunchi o bucată de lest din fontă, culcă manşonul pe lest şi mânuind un ciocan greu şi o daltă taie bronzul presat puternic. Loviturile sunt amortizate de muşchii picioarelor. În urma lui, Sandu scoate rodanţele, le refixează şi meştereşte gaşele. Desigur nu pe lungimea unei matisiri ideale; dar o face abil, marinăreşte. În două ore turul de forţă este terminat. Puiu n-a scos nici măcar o silabă. A lovit cu ciocanul de 5 kilograme în daltă, fiecare lovitură i-a făcut ecou în tot trupul, a muncit încordat, dârz, fără poză. Gata. Se fixează întinzătoarele. Se întind sarturile din borduri. Se echilibrează catargul. Comentariile sunt inutile. Avem oaspeţi. Bravul meu camarad de promoţie, pilot excelent, la manşa avioanelor de pasageri până mai ieri, instructor de zbor şi navigaţie, Ciş Ceauşelu

vine să-şi arunce un ochi sceptic la bord. Este unul din chibzuiţii la CEC-urile căruia apelez înaintea fiecărei croaziere. Unul din „sponsori". Cerul s-a acoperit. Bate un vânt aspru de sud-vest. Mi-ar place să fac echipaj cu câţiva aleşi din foştii mei camarazi de zbor. Ştiu că în echipaj cu ei croaziera cu vele ar fi o desfătare şi că serviciul la bord ar deveni exemplar.

Regret că n-am putut schimba manevrele fixe. Avem cablu din oţel zincat, dar este prea dur. Nimeni nu se angajează să-l rnatiseze. Am frecat sarturile şi straiurile vechi cu vaselină grafitată. Abia după operaţie a început să se vadă cât sunt de ruginite. Mai ales la gaşe. Vor rezista la solicitările vântului şi valului? Matisirile scurte făcute de Sandu vor ţine?… Seara vine cu cer de plumb şi incertitudini. Mâine la amiază soseşte Stela. Prezenţa ei în ziua startului este benefică. Noaptea de marţi spre miercuri este bântuită de întrebări chinuitoare. Propusesem pentru Hai-*Hui 2 un* periplu egeean în care intrau insulele Dodecanezului de Nord: Lesbos, Chios, Sarnos; cele ale Dodecanezului de Sud cu o escală la Rhodos, apoi coborând până la limita de Sud a Egeei: Creta. Asta pentru un echipaj de patru, în care, pe lângă skipper, intra şi un fost velist de performanţă, totul planificat riguros în 45 de zile, timp însumând escalele, zilele de calm plat, navigaţia în volte,

Iată că din patru echipieri am rămas doi, – skipperul şi un novice; iată că rolurile de echipaj s-au cumulat până la epuizare, că o nouă croazieră la Istanbul şi în Marea Marmara nu-mi mai spune mare lucru şi că, între vis şi realitatea egeeană, se interpune lunga şi periculoasa strâmtoare Dardanele, care, dacă poate fi coborâtă cu vele, nu mai poate fi urcată decât cu motorul. Echipajul nu dispune de motorist. Echipajul nu poate oferi românilor un film al croazierei. Puiu Olteanu, orădeanul, s-a comportat exemplar. Îmbină tenacitatea muncitorului stăpân pe meseria lui cu o altă tenacitate, izvorâtă dintr-un destin istoric. Rezultatul s-a convertit într-o implacabilă voinţă de a înfrânge toate greutăţile. A făcut totul la ritmul lui ardelenesc, molcom, fără focuri de artificii verbale, judecând fiecare etapă, găsind soluţii parţiale care prin însumare au condus la realizarea întregului. Cu o încăpăţânare feroce nu lasă nefinisat niciun centimetru patrat din lucrul fuşărit făcut de pseudomeşter. Niciun centimetru de şipcă ornamentală, nefixată pe cusătura care îmbină placajul interior nu scapă privirii şi mâinii lui. Acum doarme în cuşeta din babord, mulţumit, împăcat cu sine, încrezător în *Hai-Hui 2* şi, mai ales, încrezător în skipper. Încrederea lui totală în skipperul pe care l-a investit cu aur uşor romantică a cititorului pasionat îi pune acestuia, în iminenţa startului, probleme de conştiinţă atât de ascuţite încât simt nevoia să-l extrag de pe cuşeta confortabilă şi să-l scot pe punte la un examen dur şi implacabil.

— Onorabile, îl iau din scurt, probabil ai romantizat în aşa hal croaziera cu vele în cărţile tale, încât, iată, una din victime şi-a oferit visului economiile strânse cu sudoare de sânge, liniştea alor lui şi siguranţa vieţii lui.

— Eroare!… Exagerare!… Dimpotrivă. Pot fi acuzat de naturalism, într-atât sunt de exact în materie. Cred că hamletizezi. Mai exact, îţi cauţi motive pentru dezbateri etice. Te confunzi mereu cu tine însuţi. Pe cine ai scos ia refec? Pe skipper?

Tipul e insidios. Îl simt stând la pândă. Până astăzi a jucat rolul mieluşelului blând, ascunzându-şi cu grijă în cojoaca tuciurie toate insemnele puterii lui discreţionare. Abia s-a ridicat catargul la post, abia s-a dat ultima mină de lac în interior – Puiu este un pedant care face bine în echipaj – abia s-a umflat lemnul, abia a simţit dulcea legănare şi, iată-l îşi ascute ghearele. Îmi cunosc bine marfa. Cunosc bonomia cazonă, îngerească lui bunăvoinţă, universala lui încredere; după cum îi cunosc prea bine limba în paiş'pe plezne, duritatea neînduplecată, tăria de a impune un ritm de viaţă la bord măsurat la secundă, încăpăţânarea de a rămâne el însuşi, imensul lui orgoliu. Ştiu cu o luciditate rece că trebuie să-l domin în aşa fel, încât acest echipaj în doi să reuşească împotriva tuturor pronosticurilor răuvoitoare. Împotriva tuturor adversităţilor din afară. Fie ale oamenilor. Fie ale mării. Împotriva tuturor statisticilor nefavorabile echipajului în doi, făcute de revistele de specialitate. Dificil fiind, tipul trebuie tratat cu abilitate, cu toate că pe fişa lui scrie: intratabil. Are un călcâi al lui Ahile. Ca orice Ahile. Condiţia lui militară. Abordat sub auspiciile ei devine brusc receptiv.

— Maiorule, îi zic… Nu este cazul analizei abisale.

Las-o pe seama acelor confraţi care, neavând nimic de spus, inventează ceva de scris.

Aud un fel de mormăit, nici aprobator, nici altfel.

— Ce vrei?

— Să nu lezezi băiatul. Stimulează-l. Reinventează-l în condiţiile mării. Redimensionează-l în raport de Steaua Polară.

— Fără predici. Sunt sătul. Băiatul nu este nici sugaci, nici patriot cu armata făcută la bar de zi. Este sergent, auzi demoazelă bălrână? Este sergent de pompieri. A luptat cu focul, se echipează într-un minut şi treizeci do secunde, a fost comandant de maşină, n-are inerţii la somn, nu-i tremură nădragii…

Ah! Călcâiul lui Ahile. Îl las să facă elogiul sergentului care sforăie ostăşeşte pe cu. Şeta lui, departe şi străin de ceea ce se întâmplă pe punte. Nu se ştie la ce oră a constelaţiilor chestiunea este tranşată. Nu există nicio problemă abisală la bord. Skipperul a primit ordinul maiorului să-şi exercite exigenţa fără niciun menajament, în aşa fel încât, plecând la drum cu un orădean, să se întoarcă din croazieră cu

un secund, menajându-i tot ce ţine de demnitatea lui nerepetabilă, îndreptăţindu-i speranţele şi confirmându-i imaginea uşor supradimensionată făcută asupra omului şi scriitorului a cărui violenţă maiorul este hotărât s-o arestuiască la puţul ancorei. Portul Tomis a făcut progrese. Intrarea dispune de luminile legiuite: verde, roşie. Cheul este iluminat puternic de mari lampadare cu neon. Noaptea cu vânt de sud miroase a vreme proastă. Cu atât mai bine pentru mus. Tipul insipid, provocator de dileme fără haz, s-a resorbit în prea adâncul unde ţin zăvorite spaimele larvare şi chinuitorul lest al întrebărilor care paralizează. Zborul a cimentat un strat izolator între acel prea adânc, vecin cu nebunia şi pareza socială, şi solarul unei dimensiuni verticale. Skipperul controlează barbeta, cauciucurile care servesc drept baloane de acostare, cerul pe care se văd lunecând norii din capul unui front cald, acum alto-cumuluşi şi altostratus, reface mental programul zilei de mâine, supraîncărcat şi, dintr-odată liber de orice întrebare fără răspuns, sigur că echipajul a înfrânt toate adversităţile de la uscat, constată laconic că de fapt este:

Miercuri, 15 iulie*,* deci preziua ridicării velelor, când se dovedeşte că „sponsorii" constănţeni – adică familia Asmit a intrat în alertă.

Ora 06.45. Relu Asimit mă depune în faţa unităţii de grăniceri pentru cele legale. Ziua se arată fastă cu toate că plouă. Ofiţeri de toate gradele din marina grănicerească cunoscuţi fie de la aplicaţiile la care am participat, fie de la bordul navei-şcoală *Mircea* pe când erau doar… elevi caporali. Aceştia, maturizaţi surprinzător de responsabilităţile care le confirmă epoleţii. Curtoazie. Operativitate. „Bun cart înainte şi vânt de pupa!" La Căpitănia portului să ridic carnetul de ambarcaţie. Noul stăpân al seifului este grăbit. Are nu se ştie ce examen sau expertiză la ora 11.00. Acum este 10.45. Să vin miercurea viitoare. Îşi încuie sertarul. Gata! Omul anulează într-o secundă o muncă de un an. Este acolo o veche şi operativă cunoştinţă. Căpitanul Gheorghe Ursache, martor al tuturor plecărilor, al tuturor investiturilor portuare primite în cursul verilor de *Hai-Hui 2.* — Chiar aşa? îi spun grăbitului. Căpitanul Ursache pune maşina înainte… Omul reflectează o secundă. Redeschide sertarul. Scoate ştampilele. Gata… Suntem în regulă la Căpitănia portului.

Ora 11.30 la iaht. Se constată că nimeni în Constanţa nu ne va livra petrol, adică banalul gaz lampant pentru bravele noastre felinare de vânt, nici măcar mizera cantitate de 3 litri, pentru binecuvânlatul motiv că miercurea nu este zi de livrare. Nici joia nu este zi de livrare. Benzină la canistră? Ce motor de iaht, domle? Unde scrie asta? Legea e lege! Nu se dă benzină la canistră! Cunoaştem!… Chestiunea devine gravă.

— Marinare, descurcă-te, mârâie skipperul încă ofensat de comedioara jucată la Căpitănie.

— Am înţeles, răspunde marinarul, care trebuia să împrumute încă două canistre spre a ajunge la un plin de 100 litri, cunoscând paupertatea visteriei iahtului în materie de monedă convertibilă. Naiba să-l ia de mus cu domoala şi blânda lui vorbă ardelenească. Să înveţe să fie secund.

Ora 12.30. Apare „Dacia" albă pilotată de inginera Elena Asimit. Bateriile de conserve, salămurile, alimentele pentru cambuză. Sponsorii noştri acţionează electronie, pasiunea căpitanului locotenent. Electronica.

Ora 12.40. Apare un taximetru roz bombon, virând spectaculos. Descinde Puiu.

— Am adus benzina, spune.

Mormăit binevoitor la skipperul care îşi maschează încântarea bodogănind ceva în legătură cu lipsa de petrol pentru nenorocitele de fanale… Ce contează 100 litri de benzină, pe lângă cei 3 litri afurisiţi de gaz lampant şi prostia asta de a nu avea la cheu o staţie „Peco"?! Şi-i mai zice port de turism. De ce? Că se plimbă cetăţenii cu bărcile în rada plină de veliere de concurs şi croazieră, că le abordează prosteşte şi le transformă în trambuline?

Aranjăm canistrele la magazia pupa. Nu-mi place să duc la pupa o sută de litri de benzină, cu toate că s-au amortizat oarecum calităţile detonante, Puiu turnând în fiecare canistră cantitatea de ulei necesară amestecului recomandat pentru „Veterok:'-ul de 12 C.P. Vom avea o pupa extrem de sensibilă, care trebuieşte protejată cu atenţie.

Nimeni nu crede că ridicăm velele pentru Egeea.

Se zâmbeşte zeflemitor. Se zâmbeşte sceptic. Până la Varna, da… Cel mult până la Istanbul.

Puiu îşi aranjează conservele în chesoanele de la prova de el făcute cu minuţie. Deocamdată nu avem lumini de drum. Deocamdată. Relu Asimit este în alertă. Soseşte la cheu Iulian Marinof, foto-reporter artist la revista „Viaţa militară1'. Pozăm pentru revistă.

Ora 14.30. „Dacia" albă stopează în capul cheului. Stela este prezentă ia iaht, Vânt de sud. Puiu a plecat să facă piaţa. Legume proaspete. Se întoarce supărat. Aprozarista nu l-a lăsat să-şi aleagă cele câteva căpăţâni de varză. A rezistat tuturor argumentelor. N-a interesat-o destinul special al celor câteva căpăţâni. în schimb este încântat de aspectul castraveţilor înveliţi în manşonul lor de celofan.
Elena Asimit ne-a asigurat rezerva de pesmet. — Nu se poate pleca pe mare fără un sac de pâine prăjită. După-masă ne ocupăm de parâmele ancorelor. De scote şi fungi. Pentru funduri adânci punem la punct trei parâme de fibră sintetică, fiecare lungă de 25 m, care se pot înnădi prin chei de împreunare. Simplu şi rapid. Stela stă pe cheu. Îi simt neliniştile. Destinul cheului. — Să audă neliniştile celor care rămân!

Joi 16 iunie. Ultimile aprovizionări, care se vor dovedi a nu fi ultimele. Confruntarea inventarului cu existentul. Ne mai lipsesc vase de bucătărie, veselă, tacâmuri. Puiu le vrea din inox. Nu este bun inoxul, se duce la fund, nu tezistă. Dar le vrea din inox. Nu putem mânca din vechea veselă din plastic, la interioare noi, veselă nouă. Mereu îi spun că este cheltuitor. Mustăceşte. Mă suspectează de a fi avar. La bord sunt de-o avariţie feroce. Niciun gram de apă peste cantitatea planificată. Nu vreau să mor de sete într-un calm plat, pentru că mi-am lustruit dinţii de trei ori pe zi cu apă dulce. Nu vreau să rămân fără benzină în strâmtori, pentru că am cumpărat fleacuri inutile în Bazar, sau, pentru că n-am avut răbdare să aştept vântul. Iahtul înseamnă şi austeritate. Chibzuită, dar austeritate. Nimic nu se poate cumpăra de la prăvălia de lângă bloc, la care de atâtea ori cetăţencele coboară în capot şi-n papuci.

Stela este în oraş la târguieli.

Ziua dinaintea ridicării velelor se târăşte lânced, sleindu-se într-o mie de fleacuri esenţiale. Puiu aranjează radios vesela lui din inox. Farfuriile de supă cvasiplate sunt ridicole. Am să-l văd pe hulă cum o să-şi mănânce supa. Bravele castronaşe din plastic, adânci şi albastre, repudiate cu dispreţ.

Ora 20.00. Tot echipajul invitat la familia Asimit. Cina de rămas bun… Minune. Compasul de relevment a fost dotat cu un mâner excelent, prevăzut cu o cureluşă de fixare pe mână. Şi lanternele, în loc de baterii, acumulatori. Puternice. Iluminat mixt. Lanterna-proiector cu funcţii multiple, tip Hong Kong, adusă de Puiu; cele două lanterne Asimit, felinarele de vânt tip căruţă, cu fitil şi fără gaz. Straşnic. Gazdele ne pun la dispoziţie baia. Echipajul cu porii îmbâcsiţi de pituri, rugină şi rumeguş o foloseşte cu recunoştinţă. Dincolo de cozeria generală, stânjeneala care precede plecarea pe mare.

Vineri 17 Iunie *ora 06.00.* La P.C.T.F. (punctul control trecere frontieră). Paşapoartele la viză. Rămân siderat. Vasile Olteanu are paşaportul în regulă. Al meu are viza pentru… o singură zi. L-am purtat în buzunar două săptămâni, ba chiar o lună, fără să-mi arunc ochii pe el. O greşeală, desigur. Ofiţerul consimte că este o greşeală. Dar greşeala nu poate fi îndreptată decât de emitent. Şi paşaportul trebuie dus la emitent de titular. Mi se ridică părul măciucă. Pseudomeşterul ne-a întârziat cu o lună şi două zile peste ultimul termen admis. O şansă. Să-i explic comandantului când vine la servici… Nu se poate să nu existe o soluţie în faţa evidenţei, oricât ar fi de rigide legile în legătură cu paşapoartele, îmi zic, dublând marea pe faleză. Abia acum o văd. Sunt de atâtea zile în Tomis şi abia acum o văd. Oţelie, cu hulă uşoară, cu navele ancorate în radă, cu cerul de satin şi pescăruşi, cu vântul fremătând în arborii care-l veghează pe Eminescu încremenit în bronz. Pe cel chinuit de semeni şi bântuit de

neasemuita povară a geniului. Pe cel sărac şi de atâtea ori umilit. Pe cel care reprezintă în esenţa lui strălucită un popor. Poetul.

Simt cum lent, insinuant, mă copleşeşte furia. Inspiraţie. Pauză. Expiraţie. Pauză. Sănătatea inimii trece prin plămâni. Inspir. Menţin. Expir. Menţin.

— Probabil trebuie să plec la Bucureşti, spun…

Puiu are un moment de reflexie.

— Nu cred, zice.

— Nici. Eu, spune Stela.

Ora 08.00. La comandant. Colonelul este amabil. Spune că nu este de competenţa lui. Spun că, având bunăvoinţă, poate găsi o soluţie.

— Aveţi noroc, zice. Sau, s-ar putea să-l aveţi. Cel autorizat în acest sens este aşteptat aici spre orele 10.

— Contez pe dumneavoastră.

— În măsura în care sunt autorizat.

Ora 10.30. Cel autorizat n-a sosit. Tensiune la iaht.

Ora 11.30. Cel autorizat n-a sosit. Stela pleacă în oraş cu Relu Asimit după ultimile târguieli. Detergenţi. Găleţi de plastic. Cârlige de rufe. Vânt din sud-sud-vest. Plafonul a coborât. Pe cer cumuluşi şi nori stratus. La bord, tensiune.

Ora 12.45. O maşină Aro, militară, vine pe cheu. Coboară ofiţerul de grăniceri, vameşul şi reprezentantul Căpităniei. Ofiţerul agită paşapoartele. „Gata! S-a rezolvat!“ Moment febril. Trebuie să ducem iahtul la punctul grăniceresc. Adică la cheul opus. Avem nevoie de acele ultime târguieli. De la ora 08.30 clamasem că sunt gata să ridic velele. Ah, bravule Poseidon. Iat-o! Iată-i! Cu braţele pline de pachete. Relu Asimit înţelege. Sare la pupa. Porneşte motorul. Momentul febril a fost depăşit. Nu ştiu cine molează pupa. Puiu se trage pe barbetă. Cea dintâi manevră de mus. Răpăitul motorului ambalat la „încet”. Relu Asimit urmăreşte fidel cu motorul, mişcările pe care le fac din cârmă. Traversăm acvatoriul. Acostăm şi ne legăm la cheul grănicerilor. Aud valurile spărgându-se de blocurile sparge-val care protejează digul. Simt în nări, răscolitor, mirosul de alge şi larg marin. Penitenţa noastră terestră a luat sfârşit. Formalităţile se încheie rapid. Stela este lângă mine. Ştiu. Nu este nevoie de niciun cuvânt. Dincolo de noi, mai presus de noi, marea.

Este ora 14.01. Ridicăm velele.

Este ora 14.02. Grănicerul şi Relu Asimit molează parâmele din prova şi pupa. Puiu împinge prova spre larg. Vântul de sud-sud-vest ne prinde de la travers. Dumnezeiescul susur al apei. Dumnezeiescul foşnet al vântului. Voltă agilă lângă cheul de nord. Prova pe ieşirea din Tomis. Pe cheu: Stela, Relu Asimit şi grănicerul. Prea aproape de stânci. Volta. Din nou în acvatoriu. Volta. Suntem pe mijlocul ieşirii. Hulă. Digul maschează velele. *Hai-Hui 2* şovăie. Trecem. Vânt firav,

mascat de faleză. De oraş. Lochul începe să ţăcăne. O pală de vânt. Altă pală. Mai statornică. Iahtul se înclină lin în babord.

— Schimbă-te, ridică motorul la post, amarează-l, fă ordine pe punte şi dă-mi binoclul, îi spun musului care iradiază fericirea prin toţi porii.

Pe cheu, departe, două siluete.

Pun binoclul la ochi. Relu Asimit ne priveşte prin binoclu. Glisez uşor. Stela. Văd batista. Văd mâna, o pată albă şi semnul de bun rămas. Apoi vântul. Apoi marea.

CARTEA A DOUA

UN START DUR ŞI O ESCALA TEHNICA FORTUITA

Vineri 17 iunie 1983 la ora 15,20, iahtul *Hai-Hui 2* se află la câteva cabluri N.V. de capul digului nou, având în pupa clădirea caracteristică a Cazinoului. Constanţa domină peisajul de la uscat. Rada este înţesată de nave. Skipperul îşi readaptează planul de drum, funcţie de condiţiile concrete ale vântului şi mării. Adică vânt de 6—7 m/s din E.SE. Şi mare de gradul 4 pe scara Beaufort—uz marin – adică vânt moderat având drept efect valuri cu înălţimea de 1 m. Şi berbeci înspumaţi acoperind orizontul. Noul plan de drum prevede dublarea coastei la o distanţă de 3 Mm, navigând în alura de vânt strâns, cu vântul şi valul dinaintea traversului. Stabilirea unor puncte estimate – observate la farurile Tuzla, Mangalia, Şabla şi Caliacra, de unde se va lua drum spre Varna.

Lochul are înscrise pe totalizator 2642 mile marine.

Cerul arată mai mult decât promiţător pentru următoarele ore. Mai ales pentru mus. Dinspre SV. Înaintează rapid flote de nori alto-stratus şi nimbo-stratus, cenuşii, mohorâţi şi morocănoşi. Cerul se acoperă vizibil. Vântul rămâne constant dar, surprinzător şi împotriva tratatelor de specialitate, suflă rece şi tăios. Dacă modul cum s-au prezentat formaţiile noroase în ultimele două zile a prevestit iminenţa trecerii unui front cald, răcirea bruscă a vântului prevesteşte un front rece, ceea ce este oricun derutant, frontul rece lipsit de umor, cu intensificări notabile de vânt, cu rafale şi averse nefiind tocmai ceea ce-şi doreşte un echipaj de doi, în prima zi a croazierei, când nici iahtul, nici echipierii nu s-au amarinizat. Pe urmă toate buclucurile se adună în cârca bietului mus, pentru întâia oară în viaţa lui pe un iaht în mare. Skipperul ştie că jocul va începe curând. Deocamdată urmăreşte modul cum musul se adaptează situaţiei la bord. Musul care vreme de aproape un an cheltuise o energie tenace şi inflexibilă, timp din timpul acordat familiei, destui bani şi nespus de multă osteneală. Când, după un an, se întorsese din Libia, Nora, pe care o lăsase abia îngânând cele dintâi cuvinte, contrariată de prezenţa străinului care era tatăl ei, îi spusese fără posibilitate de replică: „— Du-te a casa ta!… Du-te-n lume!“, se consumase o istorie, în două propoziţii de copil. O istorie care, iată, reîncepe. Deci musul îmbrăcat în ţinuta de bord preparase cu dezinvoltură masa. De prânz, pe aragazul lui suedez nichelat, fixat pe un sistem cardanic. Stela găsise o oală excelentă cu modalitatea de a fixa capacul la o treime din adâncimea ei, ceea ce asigura etanşeitatea şi prevenea vărsarea conţinutului. De la prima tentativă de aprindere, acel aragaz nichelat s-a dovedit a fi un fel de obiect

stupid, plin de capricii şi ţâfne, dispus să-şi fâsâie conţinutul astfel încât skipperul – care analizase câteva dispariţii de iahturi absolut inexplicabile şi care ajunsese la concluzii ferme în legătură cu explozia butanului adunat în santină, care depistase un miros suspect de benzină venind din cabină – deci skipperul se radicalizase din cel dintâi ceas de navigaţie, ordonând fără drept de replică:

— Ori arde, ori aruncă drăcia peste bord!

— Gazul este de vină, nu butelia, încercase musul să-şi salveze obiectul. Poftim. Gazul. Gazul pentru care stătusem la staţia de încărcat butelii turistice Băneasa, nu ştiu câte ore. Dumnezeule! Când s-a aprins, a ţâşnit o flacără uriaşă, apoi a ieşit un nor negru de fum, apoi… Puiu a gătit în acea parcelă a iadului, asigurând skipperul că orice incendiu la bord este exclus, el fiind, după câte se ştie, sergent de pompieri în rezervă, dotat cu un excelent stingător, care, spre fericirea tuturor, n-a fost utilizat niciodată, asta neconfirmând şi buna lui funcţionare. Incepind cu pregătirea celei dintâi mese la bord şi terminâncl cu ultima, maşinăria aceea stupidă a scos flăcări şi fum, a acoperit cu funingine gingaşul lustru al roofului şi l-a transformat pe Puiu în hornar, de trei ori pe zi, impunând cotidiaE o di**sc**uţie stereotipă:

Skipperul: – Fiţi-ar butelia suedeză a dracului, să-ţi fie! O să sărim în aer.

Musul: – Gazul e de vină, nu butelia!… Fiţi liniştit! Noa!!

Până la urmă n-am sărit în aer. Dar cum arătau mâinile musului după manipularea susdrăcuitului furnal, să nu mai vorbim. Încântat de a se afla în plin rol, musul aduce la eche celebra supă la plic, aburindă, în strălucitoarea farfurie de inox. Valuri, iaht bandat, vânt. Cum să poţi mânca supă dintr-o farfurie fără măcar două degete de bord liber? Plin de solicitudine pentru cheltuiala inutilă risipită pe inox, niănânc supa, ruliul având grijă să-mi verse o bună cantitate pe genunchi. Cârnăciori dellcioşi, salată de varză proaspătă cu ceapă, sirop de smeură. Banchet în regulă, garnisit cu nimbo-straţi la verticala Cosneştilor. Banchet consumat ţinând echea cu piciorul. Puiu îşi face programul, riguros şi exact. Vesela. Apa din santină. Trei găletuşe. Multicel.

Ora 16.35. Tendinţa vântului de a se roti, deci frontul se apropie. Dublăm greu, foarte greu nava *Maramureş.* Abia am tăiat pasa de intrare în port. Suntem plecaţi de la cheu de două ore şi treizeci de minute.

16.50. Dublăm greu petrolierul *Banatul.*

17.25. Vântul se întăreşte. Sarturile ţiuie. Dublăm nava *Buhusi.* Suntem în partea de sud a radei Constanţa. Se văd digurile de la Agigea, se văd macaralele din gura viitoarelor ecluze ale canalului Dunărea-Marea Neagră, se vede pilonul podului de la Agigea. Puiu notează conştiincios datele de navigaţie în Caietul de cart…

18.15. Începe balul. Ciocan de vânt care ne bandează periculos. Aversă diluviu. Suntem în rada Agigea. Skipperul ia scota randei la mână. Filează sau strânge după capriciile vântului în rafale. Facem surf cu 8 noduri spre hotel Belona-Eforie Nord până se văd deferlanţii care lovesc cheul şi plaja. Voltă. Putem ţine iahtul pe 90°, ceea ce înseamnă că ieşim în larg exact spre est.

De la ora 18.15 nu se mai pot face notări în „Caietul de cart". Bordul din care vântul refuză este Est-Sud-Estul.

Nu câştigăm din drum decât pe 190°. Asta înseamnă coasta. Pe 90° derivă mare care ne scurge spre rada Constanţa. Frontul este la verticala iahtului. Cald sau rece, sau mixt, îl împroaşcă pe *Hai-Hui 2* cu rafale demente de vânt şi de ploaie. Stropi reci, grei, care ne biciuie obrazurile, ne izbesc dureros pleoapele, ne percutează nenorocitele noastre improvizaţii vestimentare. Apa curge în voie pe şira spinării. Pe pântec. Se repetă plăcerea ultimelor două starturi. La diapazon mult mai înalt şi vehement. Furtună. De gradul 7 spre 8, îşi spune skipperul. De gradul 9 va aprecia buletinul meteo, adică vânt între 20 şi 24 metri pe secundă, cu valuri înalte, acoperite de spumă, cu marea mugind, cu norii rostogolindu-se negri, un nimbo-cumulus de toată frumuseţea, cu apa gâlgâind în santină şi scota randei intrată adânc în carne.

— Puiu! Scoate apa din santină.

— Am înţeles!

Puiu scoate apa din santină. Adică se luptă să ridice paiolul fixat prosteşte de pseudomeşter. Ruliul, tangajul, poziţia aplecat, frigul, îşi spun cuvântul. Musul îşi plăteşte tributul datorat lui Neptun. Suntem uzi la piele. Hainele atârnă lamentabil, scurgând şuvoaie de apă. Skipperul nu a insistat să găsească costume de protecţie şi nimeni nu s-a gândit că echipajul ar avea nevoie de aşa ceva. Puiu scoate cu obstinaţie apa din santină. Deversează găletuşa peste bord, împreună cu supa delicioasă, cârnăciorii şi salata de varză din propriul lui stomac. Şi testul:

— Ce facem, băiatule? Ne întoarcem la Tomis? Vine noaptea! Iahtul face apă! Furtuna se întăreşte. Suntem uzi până-n măduvă. De patru ore ne luptăm să dublăm Eforie!

Valuri înalte, aici lângă coastă. Averse răpăite. Rafale. Laţele norilor agăţate de vârful catargului. Deferlanţi luaţi sub un unghi nefast sărind peste bord. Baie cu apă sărată din creştet până-n tălpi. Baie cu apă dulce din creştet până-n tălpi. O, zei! Iată în toată splendoarea deliciile croazierei cu vele în Marea Neagră şi-n luna iunie. Cu mâna pe eche, cu apa scurgându-se pe la subţioară, clănţănind de frig, murat şi saramurat, de unde naiba acest superb sentiment de libertate absolută care te îndeamnă să dai chiot, de unde acest gând nepios prin care chemi furtuna şi o sfidezi, cu toate că fiecare geamăt al catargului îţi

scurtcircuitează măduva spinării şi-l simţi în stomac, lovitură sub centură şi aulitul sarturilor ţi se face ghem în esofag şi-n gâtlej, pentru că vezi matiselile lui Sandu întinzându-se până la limită, gata să se desplet eească; auzi icnetele musului şi glasul lui obosit:

— Dumneavoastră sunteţi skipperul!… Dumneavoastră decideţi!

Auzi glasul musului care ţi-a citit cărţile sacralizând istoria şi personajele ei; care şi-a construit visul cu mâinile şi sufletul, furtuna atinge paroxismul, noaptea cade neagră şi urâtă peste mare, luminile de la uscat vestesc elegantele noastre staţiuni estivale, acum hăcuite de rafalele lungi ale ploii.

— Eu zic să ne vedem de drum, spune musul.

— Rezişti?

— Musai să rezist!

Clar. Dacă este *musai* să reziste, musul va rezista. Se pare că zelul de a da la peşti i-a scăzut simţitor. Principalul este să reziste skipperul. *Musai* să rezişti, îşi spune tipul saramurat de la eche. Doar ai pornit într-o croazieră de plăcere, amice… Deci volte! Eforie Nord. Larg. Eforie Sud. Larg. Far Tuzla. Larg. Orele 21.30; 22.15; 23.00… Costineşti în prova. Pauză de averse. Vântul se întăreşte.

— Stai la eche treizeci de minute!

— N-am pus mâna pe eche în viaţa mea!

— O faci acum!

— Am înţeles. Când nu mai pot, vă strig!

Furtună de gradul 9, au spus staţiile meteo de pe litoralul românesc. Vasile Olteanu, maistru energetician, lucrând la Trustul de construcţii industriale din Oradea, preia cel dintâi cart al vieţii lui. Momentul emoţionat se petrece într-o ambianţă pe cât de tensionată, pe atât de spectaculoasă. Iahtul dă benzi de-a dreptul înfricoşătoare, spuma valurilor taie dramatic bezna groasă a nopţii, greementul îşi tânguie soarta şi răbdarea, apa din santină clăbuceşte gâlgâit. Velele zbârnâie, vântul usucă hainele. Olimpul cu al său Belvedere iluminat festiv acoperă pala de somn în care ghicesc Casa Scriitorilor, se aude tânga moleculelor de apă despicate de fierul cârmei.

— Dacă te surprinde o rafală, vino în patul vântului, Dă drumul la cârmă! Nu te crampona de eche. Ochii mari. Dacă te apropii de coastă, faci volta!

— Singur?

— Singur! Sper că nu-ţi trebuie dădacă!

— Am înţeles!

Confortul careului. Adică apa din santină ajungând să se reverse peste superbele cuşete tapiţate în imitaţie de piele culoarea ceaiului, atunci când iahtul bandează în tribord. Hainele ude pe care le storci. Chesonul din tribord cu rufăria de schimb. Poseidon, zeu afurisit şi capricios. Ude, bravele schimburi. Caldele schimburi din bumbac

chinezesc. Uzi, ciorapii. Ude, ghetele de cart. Nu sunt nici primul, nici ultimul velist de croazieră care se culcă ud, pe o cuşetă udă. Care apreciază la superlativ binefacerile şcolilor de iahting şi care în niciuna din croazierele lui n-a avut parte de un timonier instruit într-o asemenea şcoală. Iată, musul se autoinstruieşte. Autodidact dincolo de profesie, îşi începe ucenicia de velist sub aceeaşi specie. *Hai-Hui 2* are prea multe calităţi, este prea bine echilibrat, ca o greşeală de pilotaj să-l şavireze. Pe urmă, am convingerea că furtuna nu depăşeşte forţa 8 şi vântul are tendinţa să cadă. Adică vreme tocmai bună ca, vârându-i musului frica în oase, să-l facă atent şi vigilent. Se poate dormi pe un iaht de 7,40 m lungime peste tot, în furtună de forţa 8, în iminenţa coastei şi având la eche un mus în primul lui cart de timonier? Se poate, răspunde radio Erevan, în cazul când skipperul…. Cunosc prea bine răspunsurile de la radio Erevan. în cazul când aparenţa îmbracă perfect esenţa. Să dormim deci cele 30 de minute planificate.

*

* *

Superb miros de mare răscolită. La travers. circa omilă și jumătate, Olimpul. Am senzația stranie că iahtul trage după el un năvod uriaș. Urmând legile cunoscute, vântul și-a făcut saltul spre stângă, așa că bordul tribord din care a dat, deci bordul care ne apropie de uscat, devine greu accesibil, alura transformându-se în alură cu vânt de bulină. Adică viteză foarte mică faţă de fund, eu toate că lochul arată 6 noduri. Intre orele 0.45 şi 02.50 musul doarme şi skipperul urcă în volte scurte împotriva vântului ajungând la traversul capului Aurora. Navigaţia de noapte între Olimp şi Mangalia este fascinantă. Cu atât mai fascinantă cu cât vântul stabilindu-se la 8*—10 m/s usucă rapid bluzonul, pulovărul şi lenjeria de corp.

Ora 02.52, lovituri repetate şi demente de vânt.

— Puiu!

— Am sosit!

Musul se catapultează de pe cuşeta de veghe (a skipperu-lui) direct la post şi direct în trombele de apă care năvălesc asupra iahtului. O ploaie diluviu. O ploaie în averse sălbatice. Cer şi mare se confundă. Există de-a valma într-un univers lichid, violent, care penetrează straturile ridicole de ţesătură vestimentară sub care bietele noastre trupuri caută puţină căldură. în câteva minute apa ne curge pe tot corpul, se adună în pantaloni, la acest nivel viitura sporeşte cu apa şiroind de pe puntea-banchetă, şi curg în cockpit prin burlanele blugilor, după ce a inundat ghetele de bord. Orice mişcare devină un canon!

— Dispari, îi strig musului.

— Rămân cu dumneavoastră…

Nu are rost să ne murăm amândoi; testul nu-i strică, sper ca mâine să nu facă guturai şi constat cu mirare că, spre deosebire de toţi coechipierii câţi i-a purtat *Hai-Hui 2* pe mări, numai muncitorul de la Oradea, discret, încearcă să-mi facă pavăză împotriva averselor. Gestul prelins, abia observabil în noaptea hăcuită de trombele lichide, zgândăre memoria afectivă a skipperului, amintindu-i puzderia de gesturi similare făcute de soldaţii şi sergenţii pe care i-a comandat, gesturi însumând frumosul, dăruirea şi camaraderia.

După trombele de apă, vântul cade. Frontul mixt a trecut de verticala iahtului. Peste mare se face o lumină cenuşie, fumegândă, amintind Hadesul. Hula zdravănă ne impune supliciul ruliului şi tangajului fără vânt. Coada sistemului noros îşi târăşte laţele peste crestele murdare ale valurilor. Suntem în rada portului Mangalia. Văd limpede geamandura care balisează pasa de intrare. Suntem uzi, avem santina plină de apă, schimburile sunt ude, tot iahtul este îmbibat de umezeală, vântul a căzut, hula oboseşte greementul.

— Să inferăm în portul Mangalia, încearcă musul marea cu degetul.

— Dă drumul la motor, zice skipperul cu perfidie, ştiind exact ce va face motorul după o noapte de duşuri repetate. Şi ce duşuri.

Se întâmplă în zorii umezi, cenuşii, igrasioşi, ca musul să-şi dea încă un examen esenţial. Pornirea motorului. Skipperul stă la eche şi, în aparenţă absent, urmăreşte atent fazele pregătitoare: dezarmarea, coborârea motorului la nivelul de marş, totul tacticos, potolit, cu mişcări economice şi exacte, pompajul de benzină ritual, apoi prima smucitură de mânerul sforii. Prima, a doua, a noua, a nouăzeci şi noua. Fără o vorbă până la o sută nouăzecia, şi nouă. Aici, un comentariu abia murmurat. Un *cóté.* „Mă, oi fi tu încăpăţânat, da' io sunt de la Oradea, mă! Noa.!“ A doua suta sfoară. Răpăitul de mitralieră. Musul îşi întoarce spre skipper faţa radioasă, acoperită de sudoare.

— Mergeee!

— O să ne taie vapoarele până porneşte, spune acru skipperul… Cuplează-l!

Este sâmbătă 18 iunie. Intrăm în avantportul Mangalia în urma unor bărci pescăreşti trase de o mahună. Viraj şi acostăm dulce la V.P.25, vedetă grănicerească aflată de gardă în gura portului. Marinarii şi-au - început programul de dimineaţă. A reînceput să plouă. De data asta mărunt. Stupid de mărunt. Comandantul vedetei ia legătura radio cu şeful lui ierarhic care ne invită la nava-bază *Tismana.* Mola prova, pupa. Spre mândria musului, motorul porneşte la prima sfoară. Îmi place îndemânarea cu care marinarii grăniceri ne legaseră şi dezlegaseră. Tăiem acvatoriul. Iată nava-bază: o adevărată cazarmă comandament plutitoare, în babordul ei alte două vedete grănicereşti de patrulare, ofiţeri tineri, marinari care ne prind barbetele. Acostăm la nava-bază *Tismana.* Ora 08.10. Urc la bord. Comandantul

detaşamentului de nave, locotenentul major Traian Popescu, mă invită la cabina lui. Cursivă, elegantă. Cabinele ofiţerilor, totul foarte nou, mirosind încă a pituri proaspete. Tânărul ofiţer jovial, cum îi stă bine unui gorjan din Tismana, identitatea de nume dintre satul natal şi nava-bază nu este întâmplătoare, cabina-birou spaţioasă, am o veche simpatie pentru marinarii-grăniceri care au ieşit mereu în întâmpinarea lui *Hai-Hui 2,* aşa că găsim pe loc limbajul comun. Vreau să rămânem legaţi la nava-bază până mâine în zori, timp în care să ne uscăm echipamentul şi cazarmamentul, să scoatem apa din santină, să aerisim şi uscăm chesoanele. Locotenentul major pleacă într-o permisie scurtă la Histria, unde-şi are familia. Pune la dispoziţia echipajului propria lui cabină şi cabina-baie a apartamentului. Cabina se refuză cu politeţe. Echipajul doarme la iaht. Dar baia!… Baia va fi folosită cu recunoştinţa cea mai fierbinte… Este sâmbătă, zi de învoire pentru marinari. Forfotă. Siflee. Ordine. Deocamdată se face o manevră pe ancore. Furtuna de azi noapte a derapat nava-bază. Dacă putem să ne legăm în tribord. Sântem la adăpost, acolo în tribord. Perfect! Cobor pe iaht. Marinarii grăniceri ne iau barbetele. Puiu a pus baloanele de acostare. Dublăm nava-bază. Ne legăm unde ni se indică. Primim la bord vizita tânărului ofiţer-comandant. Se arată încântat de iaht. Desigur, vrea să-şi construiască unul asemănător… A mai dat asistenţă iahtului Dolo*jman, ski*pper inimosul navigator clujan Pătraşcu Alexandru. Musul oficiază în chip de gazdă perfectă. Comandantul pleacă. Ne lasă în grija celor de serviciu la bord. Observasem un alt locotenent-major, masiv, brunet, care mi se păruse că se uită cu o anume ostentaţie deloc binevoitoare. Dimpotrivă. Aş fi zis, cu rea voinţă. Probabil (mi-am zis atunci) din pricina acelui amor propriu de profesionist ultragiat; ori, cine ştie, mizera clevetească a portului, care a atins la Constanţa profesionişti stimaţi în intimitate, o fi ajuns şi la Mangalia. Fiecare este liber să se uite după pofta inimii. Deci, la treabă. Apa din santină o scoate musul. Burniţa a încetat. Întindem mandarele şi pe mandare agăţăm în cârlige lenjeria udă şi sacii de dormit.

— Când se întind mandarele, pavilionul se ridică la crucetă, spune comandantul de pe puntea navei-bază.

Uitasem pavilionul la pupa. Călcasem una din regulile elementare care ţine de tradiţie şi ceremonie. Apoi vine ora mesei şi suntem invitaţi la careul ofiţerilor unde întâlnim pe locotenentul major Constantin Basarabeanu, suspectat de ostilitate, comandantul lui V.P. 26, pe maistrul clasa 11-a Nicolae Dumbravă, comandantul navei-bază, ca şi pe şeful depozitului, sergentul major Stratulat. Întrebat direct asupra motivului ostilităţii, locotenentul major se amuză. Privirea care-l personalizează straniu este un datum organic… Are la cambuză o frumuseţe de peşte:

„Bucătar, să vedem peştele”! Apare bucătarul cu monstrul ţinut pe ambele palme. — Cum îl doriţi preparat pentru cină? Ospitalitate largă, plină de atenţie. Discutăm teme de pedagogie militară, evident în atenţia comandantului vedetei grănicereşti V.P. 26. După masă ni se usucă bluzoanele la caldarină. Apoi baia fierbinte. Mai exact, duşul. Duş de zile mari, memorabil, care ne scoate din pori apa sărată, sudoarea şi secreţiile trupului torturat de cele douăsprezeceore de furtună şi ciocane de vânt. Cină. Povestiri de pe graniţă, apoi maistrul Dumbravă se întrece pe sine: ne trimite la bord o ladă cu sticle de apă minerală „Borsec“. Gest care-l va readuce mereu la *Hai-Hui, p*omenit de bine (să-i dea Dumnezeu sănătate maistrului Dumbravă), pe canicula din Marmara şi Egee, când ni se usca cerul gurii de sete şi apa din canistre începuse să aibă gust şi miros stupid de plastic încins. Apoi stingerea la nava-bază Ti*smana ş*i la *Hai-Hui 2.* Şi somnul. Şi senzaţia de confort, de siguranţă, transmisă de vecinătatea ospitalieră a navei-bază grănicereşti.

DE LA MANGALIA LA VARNA!

Duminică 19 iunie la ora 06 suntem pe punte. Musul leagă la balcon focul de furtună, prinzându-i colţul de mură la piesa prova astfel încât schimbarea focurilor să se facă rapid. Tentativa noastră de a arma încă un strai prova a dat greş, piesa confecţionată nefiind corespunzătoare. Skipperul îşi face planul de drum în funcţie de vântul care bate de la uscat cu 6—7 m/s. Adică vânt de travers, excelent pentru a face drum la Cap Caliacra. Musul scoate apa din santină şi prepară micul dejun. Lochul totalizează 2664,2 Mm. Cerul este sumbru, acoperit 9/10. Încă nu ne putem lua rămas bun de la amfitrioni. Le trimit prin sergentul de serviciu ultimul volum din *Strămoşii,* serialul istoric în bandă desenată cu har de Sandu Florea.

La ora 07.20 ridicăm velele. Marinarii-grăniceri ne dau mola. Cu vânt de pupa *Hai-Hui 2* ţâşneşte spre ieşirea din port. Salutăm vedeta grănicerească de gardă şi ieşiţi în mare coborâm spre sud cu 7 noduri pe loch. Vântul pare a se fi stabilit din vest. Ţinem la compas 175°. La ora 08,15 ne aflăm la traversul navei eşuate la nord de Krapeţ şi, desigur, avem ridicat la crucetă în tribord pavilionul care se onorează: cel bulgăresc. Skipperul este scrupulos în materie de tot ce ţine de tradiţia de iahting şi în general de tradiţia marinărească, sever respectată ia nava-şcoală *Mircea,* unde şi-a făcut ucenicia în acest sens. Cu atât mai scrupulos cu cât constată, nu fără o undă de amărăciune, superficialitatea şi ignoranţa cu care tradiţia nobilă, coborâtă din secole de practicare a unor profesii cheie, se trece în banalitatea actului incomod sau se suprimă, tăindu-se inconştient o dimensiune a istoriei. Pe urmă se reiau deliciile navigaţiei cu vele în

Marea Neagră. Musul – care în prima lui noapte de cart la eche îi argumentase skipperului că nu poate ţine iahtul pe un reper de la uscat, pentru bunul motiv că pusese prima dată în viaţă mâna pe o eche şi încă nu se familiarizase cu efectul cârmei, solicitându-i un răgaz de adaptare — vrea să devină timonier. Deci, preia cartul în răstimpul când vântul cade net. Nu este vorba de. Ceasul când se schimbă briza de noapte cu briza de zi. Este vorba de capriciile vântului pe coasta bulgărească, între Krapeţ şi cap Caliacra. Adică între orele 09.00 şi 10.50, un joc cu tendinţa de a se roti spre nord, apoi calm plat cu mare de gradul 1 şi un curent lent care derivează iahtul spre coastă, spre deziluzia musului. Apoi, la 11.55 se stabileşte un vânt de SSV. Cu 6—7 m/s, cerul se înseninează, este rece, marea are reflexe oţelii şi începem voltele care să ne ducă la cap Caliacra. Voltele, aceste plicticoase tribulaţii, care împătresc timpul de marş şi distanţele de parcurs. Bărci pescăreşti în largul farului Şabla. Duminica se indică favorabilă voltomaniei. Musul devine din ce în ce mai sigur pe manevră. Pierdem în bordul din care vântul refuză, două treimi din distanţa lineară câştigată în bordul din care vântul dă. A adăuga timpului total o treime din timpul estimat calculat a fi parcurs de un velier între două puncte este o măsură înţeleaptă şi utilă şi mai ales eficientă în cazul mărilor cu vânturi neregulate.

Deci la ora 11.55 facem cea dintâi voltă, ieşind din apropierea coastei spre larg pe 110°, adică depărtându-ne de coastă sub un unghi de 70°, ceea ce nu este grozav; dar orice altă soluţie este vizibil în dezavantaj. Lochul totalizează 2673,9 Mm. Reuşim să dublăm farul Şabla abia la ora 14.30, după ce am tras cinci borduri. La 15.35 navigăm cu 5 noduri pe 145° când musul dă alarma: un cart prova babord, obiect galben, de formă rotundă, plutind în derivă. Să vedem. Lăsasem în siaj o prea frumoasă minge de plajă, fără să ne deranjăm de la masă. Obiectul semnalat aducea cu o minge de fotbal. Iată un prilej excelent ca echipajul să facă un dublu exerciţiu: om la apă şi acostare la o geamandură. Să presupunem că omul la apă, descoperit, zace inconştient în centura lui de salvare. Ah, sfântă meteahnă didactică a fostului instructor de zbor şi de militari! Cu toate chiţibuşurile care, însumându-se, deschid celui instruit perspectiva largă a propriei profesii. Ce face altceva skipperul decât supune musul unui proces rapid de profesionalizare, deliberat cu mult înainte de ambarcare, alcătuit conform unor teze de pedagogie aplicate psihologiei luptătorilor şi propriei lui experienţe în materie, care însumează observaţiile comportamentale făcute pe n subiecţi. în zbor, în pregătirea tragerilor de luptă, la bordul navei-şcoală şi, de câţiva ani, la bordul iahtului, acolo unde, datorită condiţiilor, aceste observaţii s-au esenţializat? Cu ce răbdare pisăloagă ciocăne şi amendează vorbirea musului, obligându-l să-şi încetăţenească corect limbajul de bord, fără

de care nu poate exista velist de croazieră, cu ce brutalitate aparentă retează divagaţia începând cu argumentele scuzei. La bord nu există scuze. De niciun fel. Să decedezi în timpul cartului şi iahtul trebuie să ţină drumul indicat, navele şi obiectele plutitoare să fie semnalate din vreme, serviciul să se asigure conform regulamentului!
Înţeles, mus?

— Oricum, mort, tăt nu se poate!

— Se poate!

— Am înţeles! Se poate!

Absurd? Poate! Pentru funcţionăraşii care poartă de colo-colo cozile ibricelor în care-şi fac cafeluţele de orzoaică, după ce au păpat la ora 10 ceea ce le-a pus consoarta în pacheţel. Deocamdată musul se integrează vieţii de bord. Faza aceasta de aclimatizare şi integrare nu se face sub semnul grădiniţei de copii. Regimul de bord determină o tipologie. Determină interacţiuni neobişnuite la uscat, care recondiţionează personalitatea pământeanului (dacă o are), o reprofilează, apropiind-o de structurile componente ale personalităţii navigatorului eu vele. Cu atât mai inedită, cu cât profesia s-a pierdut la noi de aproape un secol. Cu atât mai dificilă cu cât iahtingul de croazieră, reluând firav o tradiţie firavă, abia îşi defineşte statutul, nejustificându-se încă pentru autoritatea de stat sau federaţia de specialitate, decât ca un fel de apendice generator de probleme inconfortabile. Justificându-se moral, istoriceşte şi social de către cei care practică croaziera cu vele, iahtingul a devenit una din dimensiunile interioare care contribuie la formarea individualităţii specifice, a statutului moral corespunzător, a competenţei.

Iată că skipperul a pus prova pe obiectul semnalat de mus, fără ca acesta să bănuiască subtextul manevrei. Acela de a-i lărgi competenţa cu încă o manevră esenţială: om la apă. Pe fişa musului s-au aglomerat numai în 20 de ore de navigaţie notaţii care dau skipperului senzaţia că merită să investească dincolo de obişnuit. Au fost trecute bine teste deosebit de dificile. Musul a dovedit un bun echilibru psihic, care, în corelarea funcţiilor psihice, a permis dominantei impusă de moment să rezolve situaţiile neîntâlmte până atunci, păstrându-şi luciditatea cu toate că marea, aversele şi noaptea n-au foirmat tocmai câmpul tactic cel mai prielnic unei aclimatizări normale, progresive. Stimulii externi, recte agresiunea mării şi a vântului, au fost deosebit de violenţi, subiectul, adică musul, adică Vasile Olteanu, reuşind să-şi stăpânească emotivitatea şi stările reflexe, perturbatoare, impunându-şi o stare de veghe logică, raţională. De fapt, cele 28 de ore de navigaţie s-au însumat într-o succesiune de şocuri materiale şi psihice, cu caracter stresant, care, spre cinstea musului, nu s-au convertit nici în stări inhibatoare, nici în comodităţi, nici în laşitate. Pe acest fond echilibrat, tonic şi dinamic – îşi spune skipperul – antrenamentul, nu

simplul şi didacticul transfer de cunoştinţe, antrenamentul, care să-i formeze musului deprinderile şi obişnuinţele necesare, nu poate decât să-i performeze capacitatea potenţială. Skipperul are o idee foarte exactă despre virtuţile dinamice şi valorile antrenamentului, a formării automatismelor motrice care eliberează raţiunea, sporind luciditatea şi prin care se face trecerea de la condiţia terestră, la condiţia de velist de croazieră.

— Treci la prova şi ridică obiectul la bord… Când intră în unghiul mort de vedere, dirijează-mă!

Musul se dovedeşte plin de entuziasm. Escaladează cabina. Se culcă pe puntea prova. Skipperul aduce iahtul sub vântul obiectului, atingându-l cu prova. Viteză prea mare. Mingea galbenă cu aspect rigid saltă pe valuri în pupa. Musul a scăpat-o din mână.

— Bietul naufragiat! căinează omul de la eche.

Volta sub vânt. Manevră largă. Reglarea vitezei din vele. Balonul scapă în unghiul mort.

— Îl am, strigă musul, ridicându-se ud şi triumfător.

Un val îi făcuse duşul de rigoare. Pescuisem o splendidă geamandură din plastic specială pentru iahturi şi bărci. Conform legilor internaţionale, obiectul ne aparţine, drept pentru care skipperul îl trece în inventarul iahtului. Au loc două evenimente gastronomice. Skipperul repudiază vehement strălucitoarea farfurie de inox. Cere supa în castronaşul adânc din plastic al cărui bord liber asigură stabilitatea conţinutului şi savurarea lui fără incidente. Se constată că sălămăria depozitată neîndemânatec intr-un cheson s-a udat. în consecinţă, se scoate la soare şi se freacă insistent cu o cârpă înmuiată în oţet, după reţeta inginerei Elena Asimit. Astfel tratate, rudele de salam – care luaseră o culoare dubioasă par să-şi revină. Prudent, musul nu gustă din susnumitele preparate decât după ce-l vede pe skipper înfruptându-se fără grijă.

La ora 19.40 totalizăm pe loch 2694 Mm. Cerul este acoperit 2/10, câţiva alto-straţi albi plutesc lin în oceanul acela de un albastru inefabil în care se presimt infuzându-se pudic culorile trandafirii ale amurgului. Vântul din VSV. — adică exact din prova – se întăreşte până la 9 m/s. Starea mării este de 3 spre 4. Vrem Varna (musul ţine la Varna, skipperul doreşte să-l revadă pe bătrânul şi sfătosul corăbier Petko Gocev), trebuie să facem volte. Pentru noapte, skipperul schimbă tactica. Borduri lungi, spre larg, alternate cu borduri care să conducă până în apropierea coastei, unde se face punctul, stabilindu-se exact localitatea de la uscat.

Se întâmplă în noaptea de 19 spre 20 iunie ceea ce skipperul se temuse că se va întâmplă încă din săptămâna dinaintea ambarcării. Saltul calitativ al acumulărilor cantitative însumate în nesfârşitul şir de stupidităţi, neplăceri, şicane şi rea-voinţă care a premers ridicarea

velelor. Adică oboseala. Skipperul este conştient de caracterul limitat al energiei psihofizice, cu toate că limita rezistenţei lui fizice şi morale are un ecart neobişnuit. Cu o viaţă dirijată riguros, disciplinată până la austeritate, practicând cu asprime renunţarea la neesenţial, skipperul acumulează rezerve mari de energie, pe care le poate elibera la nevoie, dirijându-le eficient. Oboseala este şi ea un proces dialectic. Se instalează progresiv, cucerind skipperul mai lent sau mai violent, după împrejurări. Prealarma este trasă de oboseala atenţiei, semn sigur că, dacă nu se iau măsuri, escalada va reduce spre zero raţionamentul lucid, va anihila simţul tactic, va paraliza reflexele, încetinind până la dramatic promptitudinea de reacţie la momentele limită create de mare. Cu alte cuvânt e, se impune şi aici unul din principiile ştiinţei şi artei militare: al economiei forţelor, care cere să dispui de nivelul maxim al potenţelor ostăşeşti în locul şi la momentul oportun. Pe mare, momentul oportun se poate ivi în fiecare secundă. În consecinţă tonusul psihic, rezultat al unui fizic odihnit, trebuie păstrat mereu gata de acţiune; dar mai ales trebuieşte păstrată luciditatea cu care se analizează fulgerător factorii care determină decizia. Decizia, pe iaht, cu finalitatea destinului. Oboseala atenţiei prelungeşte periculos timpul de reacţie la situaţii neaşteptate. În noaptea cu pricina, prealarma fusese trasă. Skipperul trebuia să doarmă. Măcar trei ore.

Ora 22.15. Timpul se anulează într-o stare de torpoare stupidă. Volta. Suntem la 2 mile de coastă, la jumătatea distanţei dintre Kamen briag şi localitatea netrecută pe hartă care l-a derutat pe skipper în croaziera precedentă. Lochul a totalizat 30 Mm funcţionând cu intermitenţe, poticnindu-se, în consecinţă introducând erori mari în calculul punctului estimat. Este opera pseudomeşterului care l-a smuls brutal din lăcaşul lui. Ar trebui să i se impute costul pipărat al instrumentului londonez. De asemenea ar trebui pus să strângă aici, în plină mare, mizeria neagră alcătuită dintr-o pastă lichidă, cleioasă şi scârboasă, pe care a vărsat-o în santină, el îi spusese „masă izolantă“, de fapt un preparat stupid care se lipeşte de degetele musului de câte ori scoate apa din santină, amărându-i munca şi aşa dificilă… Somnul superficial, ori întrerupt mereu, la răstimpuri ciudate, zece minute, treizeci, rar o oră, se răzbună. Musul trece la eche. Skipperul cade într-un fel de stare letargică şi de semi-veghe, întreruptă de apariţia unor lumini necunoscute ancorate în plină mare, pe care musul le semnalizează vehement. Ieşit în cockpit, skipperul realizează cu încetinitorul că luminile sunt de fapt balizele care marchează limita dinspre larg a poligonului de tragere de la Kamen briag, desigur nefigurând pe hărţile din setul de la bord. Cum balizele rămân în pupa tribord, cum farul de la cap Caliacra, ciclop terifiant în pâcla preceasului de zi, poate fi ţinut în prova, sunt speranţe ca să-l dublăm

în zori. Există un mod specific, viril, aspru, de a consuma ceasurile de veghe, noaptea, pe mare. Mai întâi universul care te înconjoară. Fără nimic din punctele de reper şi simetria planurilor orizontale şi verticale încrustate în subconştient şi pe retină de experienţa terestră a speciei. Senzaţia stranie, penetrantă a infinitului. Senzaţia materială, obiectivă a raporturilor cu infinitul. De unde umorul. Desigur, sentimentul grav şi luxuriant în acelaşi timp, muzical, al integrării. Al apartenenţei. Al dependenţei dinamice. Dincolo de gureşa suficienţă a speciei. Savanţii definesc universul ca pe întreaga lume nemărginită în timp şi spaţiu, infinit diversificată, caracterizată printr-o multitudine de forme ale materiei – ponderale sau radiante – aflate în diferite stadii de dezvoltare, cuprinzând totalitatea obiectelor, evenimentelor, relaţiilor şi energiilor care există în mod obiectiv, indiferent de creaţia omului. De fapt,. Ceea ce mă pune în banca mea din cockpit nu este universul, ci partea pe care o pot observa din metagalaxie. Asta nu-mi diminuează cu nimic respectul pentru microcosmosul limitat orizontal la cele câteva mile marine de întunerec lăptos, având dimensiunea verticală cu vârful sprijinind Steaua Polară. Îmi oxigenez creierul. Este un act de higienă mentală. Aud balivernele căzând în mare. Uhuru, satelit ştiinţific american, a descoperit printre altele, surse de raze X provenind de la resturi de supernove galactice sau extragalactice. Cine poate cataloga formele materiei? Deocamdată raportul meu cu metagalaxia rămâne amiabil. Toate îmbufnările din ultimile 48 de ore aparţin cu exclusivitate feliei planetare infime delimitată de bazinul Mării Negre, sediul unei anumite – megalomanii contemporane. Felie planetară dincolo de care există veşnicia. Torpoarea accentuată de somnul lânced are tendinţa să mă precipite peste bord. Hotărât. N-am să-mi pot desăvârşi niciodată un sistem filosofic doar contemplând universul vizibil de la echea lui *Hai-Hui 2,* cu atât mai mult cu cât socialul este pasiunea mea manifestă. În consecinţă, îmi agăţ carabiniera centurii de siguranţă de inelul din tribord şi iau seama cum farul Caliacra, acest reper la răscrucea tuturor croazierelor mele, trece lent prin tribord, dominând spectral promontoriul abrupt. Senzaţie stranie, neexprimabilă, nedefinibilă, aflată între un fel de teamă superstiţioasă stârnită de ora fantomelor şi a înecaţilor şi o altfel de teamă, stârnită de conştiinţa limpede a micimii iahtului în raport de tot ce mă înconjoară, începând cu microuniversul din jurul meu şi sfârşind cu restul până în spaţiul obiectelor cereşti numite *black hole,* colapsar, gaură neagră sau stea îngheţată. Iată diagnosticul real pentru starea interioară pricinuită de farul Caliacra văzut de aproape. Stea îngheţată. Incapabilă să trimeată o radiaţie care să umanizeze. Sclipirile lui, fascicolul luminos care perie marea făcând să strălucească rece metalul bordului, indică pericolul. Dealtfel, toate farurile marine îmi transmit acelaşi sentiment rece, tăios, alarmant. Hotărât, nu sunt la ora cea mai prielnică meditaţiei

senine.

Zorii sunt lipsiţi de fast.

Marea se populează. Câteva pescadoare ne dublează în ambele sensuri.

— Nu auzi nimic? îl întreb pe musul, care prepară micul dejun.

— Nimic.

— Pofteşte în cockpit. Priveşte în pupa.

Musul face ochii mari. Uriaş, scoţând mustăţi de spumă de sub cele două etrave îngemănate, vine foarte aproape de noi ferry-boat-ul *Eroii de la Plevna* sub pavilion sovietic. *Eroii de la Plevna.* Conştiinţa istoriei înscrisă pe etrava navei uriaşe cu adresă directă la contemporaneitate. Eroii aceştia reprezintă, dincolo de jertfă, o dimensiune politică. Un ideal. Ei sunt pe de-o parte miile de mujici în mundirele ostăşeşti ale ţarului; dar şi căpitanul Valter Mărăcineanu, maiorul Şonţu, maiorul Candiano Popescu, soldatul Grigore Ion, zecile de mii de dorobanţi, de vânători, de infanterişti de linie, de roşiori şi călăraşi, armata română în războiul Independenţei, de la comandantul suprem la ultimul soldat din grupa de luptă.. Navele noastre comerciale poartă nume de localităţi, de ape, navele noastre de război poartă numere precedate de o literă, străzile noastre se numesc stupid: Frigului, Brânduşelor, Rotocolului, Trandafirului, Clemenţei şi altfel, ca şi când edilii ar fi analfabeţi şi istoria ar fi un câmp pustiu. *Eroii de la Plevna* ne arată pupa verticală şi siajul lui ne zgâlţâie zdravăn. Este luni 20 iunie ora 07.20, cerul se înseninează, vântul rămâne constant din VSV cu 6—7 m/s, săptămâna se deschide sub auspicii luminoase şi *Hai-Hui 2* mai are de străbătut încă drum lung până la Varna, drum lungit artificial printr-o eroare care îl apropie de ancorajul Batova, la nord de golful Varna.

Există o tentaţie irezistibilă a neofiţilor. Aceea de a emite păreri în legătură cu navigaţia propriu-zisă. Cu navigaţia ca ştiinţă a determinării punctului navei pe mare. Musul este un mus excelent, dar nu poate rezista tentaţiei de a presupune punctul iahtului. După cum skipperul, obosit inexplicabil, de fapt drumul abia se deschide în prova, nu rezistă tentaţiei ca în vederea coastei, să facă o abatere de la drum spre a vedea locurile pline de farmec, băile adânci, mărginite de înălţimi albăstrii, care dantelează coasta bulgărească la sud de Balcic. Cu atât mai mult cu cit în baia Batova evoluează în mare viteză un iaht cu mari vele albe, demonstrând că acolo se află o foarte bună şi constantă briză. Apropiindu-ne lent de coastă, skipperul rememorează scena interceptării iahtului de către şalupa pazei de coastă bulgăreşti, acţionând în consecinţă. Adică schimbând de drum spre Varna şi renunţând la deliciile turismului nautic costier. Se impune din nou antiteza violentă dintre senzaţia subiectivă creată de vederea coastelor înalte care modifică aprecierea distanţelor în minus şi realitatea obiectivă a spaţiului. Adică se creează un decalaj între impresia falsă

că ai străbătut un mare număr de mile şi realitatea raportului viteză-timpmile înregistrate pe loch. După-masa este făcută pentru turism nautic. Câţiva cumuluşi spre Varna, cerul satinat, albastru, cald, munţii dantelând coasta, berbeci albi păseând marea, atmosferă destinsă. La orele 18.50 suntem în vederea luminei Euxinograd într-un fel de calm plat cu dinţi. Şalupe şi vaporaşe pline cu pasageri, altele înţesate cu şcolari în vacanţă, întorc la Varna, dând înserării un aer festiv. Unele vaporaşe sunt pavoazate cu ghirlande multicolore, se aude muzică la bord, se simte din plin vacanţa, buna dispoziţie, vara. Iată, îmi spun, bulgarii ştiu să-şi folosească litoralul la superlativ. Au creat o flotă de vaporaşe pe care o exploatează intensiv, spre bucuria tuturora. Îi invidiez. Varna îşi arată siluetele înalte ale blocurilor. De verticala iahtului se apropie un cumulus. Vine din larg şi pluteşte spre coastă. Dintr-odată se face frig. Marea se zbârleşte. Velele plesnesc sec. Iahtul este aproape smuls din valuri şi purtat spre Varna cu 9 noduri: 9 noduri, viteză de zile mari, marea fierbe, un minut, cinci minute, opt minute. Gata. Norul a trecut. Velele fâlfâie moale. Abia ne mişcăm cu o jumătate de nod. Cunoşteam fenomenul din practica zborului fără motor, citisem despre el în relatările skipperilor de cursă-croazieră, dar nu-l întâînisem încă pe mare. Cu scotele la mână urmărim drumul aerian al acestor cumuluşi binecuvântaţi. Vineee! Umbra norului pe mare. Freamătul valurilor. Plesnetul velelor. Ăsta da, cumulus. 10 noduri. *Hai-Hui 2* face surf. Încă un salt de o milă spre Varna. Pauză. Nor. Alt salt. Pauză. Alt nor. Surf care te ameţeşte. Plăcerea aproape voluptoasă a surfului. Apa clăbucind în siaj. Ţiuitul ascuţit al greementului. Nebunia, nebuniilor. 19.45. Jocul de sub nori încetează. Se instalează calmul de seară.

— Motor!

— Motor! răspunde musul.

— Prezent, bâlbâie înecându-se bravul nostru „Veterok“, după care îşi recâştigă demnitatea, pârâind vesel… Puiu este fericit. Tandreţea lui cu „Veterok“-ul devine duioasă. Înserează. Intrăm în siajul unui vaporaş plin cu pasageri preşcolari. Dublăm digul. Iată cheul iaht-clubului Varna. Pustiu de iahturi. Niciuna din siluetele familiare. Acostăm intre două vaporaşe de pasageri. Ca întotdeauna, în zece minute sunt prezenţi la bord reprezentanţii autorităţilor. Scrupuloşi fără a fi pedanţi şi sâcâitori, descoperă viciul de formă al paşaportului meu. Mă fac să înţeleg că viza mea a expirat. Intră în joc virtuţile poliglote ale musului. Musul meu vorbeşte atâta engleză câtă este nevoie la bord şi o italiană cântată, care aici este nefolositoare. În engleză şi în româneşte convenim că, din moment ce autorităţile româneşti au dat viza de plecare, totul este O.K. Argumentul hotărâtor se constituie din cele două cărţi cu *Hai-Hui 2.* Scot volumele din raftul cu brizbrizuri.

— Scriitor! Este cu totul altceva!

Arăt fotografia bătrânului corăbier. Întreb unde este.
Oamenii dau trist din cap.

— A murit de două zile.

Se vizează paşapoartele. — Cât stăm? — Până mâine la orele 12.00. Gata. Suntem liberi să părăsim iahtul. Duşul fierbinte de la iaht-club ne aşteaptă… Barba Petro a murit. Cheul mi se pare pustiu. Mi~era drag şi familiar bravul şi încercatul bătrân. Nici Penko Gekov, „managerul", nu este la club. Noaptea cade grea peste portul iluminat feeric.

SCURTA ESCALA VARNEZA!

Am convenit să ne organizăm matematic timpul rezervat escalelor, încât, reducându-le la minimum posibil şi acceptabil, să putem profita de fiecare minut astfel încât să acoperim toate nevoile bordului şi să răspundem, cu esenţialul, tuturor curiozităţilor noastre istorice şi turistice. în planul de drum rezervasem o noapte de odihnă la Varna, noaptea sosirii în port şi şase ore pentru vizitarea oraşului, completarea rezervei de apă, adausuri la cambuză cu produse bulgăseşti specifice şi, fără îndoială, trimiterea de ilustrate. Ca pe orice navă sau aeronavă, secundului îi revin rezolvarea formalităţilor portuare, acolo unde *captain*-ul nu este solicitat direct. Iahtul este dotat cu o parafă proprie, ceea ce uşurează formalitatea şi o aduce la normal. Listele de echipaj au fost scrise înainte de ambarcare. Conform uzanţelor şi obligaţiilor curente, pentru a înlătura orice comentariu subteran şi pentru a oficializa „Jurnalul de bord", secundul are obligaţia să aplice pe filele acestuia ştampila căpităniei portului de escală, ori a vamei, a poliţiei turistice, sau în lipsă, a poştei. Escala varneză se consumase până marţi 21 iunie ora 06. Conform planului stabilit. Se aplicase pe „Jurnalul de bord" ştampila respectivă, echipajul se bărbierise, făcuse un duş diluviu, veliştii bulgari şi invitaţii lor sovietici îşi disputau regata „Gheorghi Dimitrov" undeva în sud, poate între Sozopol şi Burgas, somnul fusese reparator. Ziua se arăta însorită şi dominată de vântul de la uscat cu 8 m/s ceea ce dădea skipperului sentimentul că traversada Varna-Bosfor se va face rapid.

Musul plecase în oraş să găsească bujii noi pentru motor, Nu ştia bulgăreşte, nici nu ne-a trecut prin cap să ia cu el o bujie, dar înainte de a pleca, un marinar de bine, şef mecanic pe o şalupă de pasageri care ştia puţin româneşte, Vitko Murinov Todorov, l-a iniţiat numind traducerea cuvintului franţuzesc, indicându-i locul unde va găsi bujiile şi spray-ul împotriva muştelor care ne luaseră cu asalt încă din golful Varna. Săritor, Vitko, care-l cunoscuse bine pe Barba Petro, mi-a oferit unul din spray-urile pe care le avea la bord. Musul în oraş, skipperul la iaht cu treburile curente. Plinul de apă. Planul de drum. Întocmirea fişei

de navigaţie în condiţiile unui drum faţă de fund ideal; adică vânt din sectorul pupa, constant ca direcţie şi intensitate, la o viteză medie estimată la 3 Nd., necerând vântului decât un strop de bunăvoinţă. Skipperul consideră că Marea Neagră este teritoriul în care un echipaj de velişti îşi poate perfecţiona, vară de vară, metodele de navigaţie costieră, estimată şi astronomică, fără prea mari riscuri, cu condiţia ca lucrurile să fie luate în serios, perfect cunoscute teoretic şi bine organizate la iaht pe timpul marşului. Din acest raţionament derivă planurile de drum în care se înserează totdeauna traversadele cap Caliacra-far Rumeli, sau Varna-far Rumeli şi niciodată o navigaţie costieră care ar dubla fidel conturul coastei între Tomis şi far Rumeli. Navigaţia de larg este considerată de skipper ca adevăratul examen marinăresc al echipajului, ca pragul care desparte amatorismul de profesionalizare în materie de navigaţie maritimă cu vele, fiind mereu pe măsura calităţilor nautice de care dă dovadă *Hai-Hui 2.* După ce-şi trece toate datele pe fişe şi în „Jurnalul de bord“, skipperul îşi propune un tur al oraşului familiar şi plăcut. Iată iahtul lui Gheorghi Ghiorghiev, solitarul bulgar al unei circumnavigaţii, „Kor Karole”, el însuşi solitar pe cavalet de când temerarul a murit într-un fel de accident stupid şi nemeritat. „Rachetele” vin şi pleacă de la cheul lor, marinarii care servesc la bord poartă aceeaşi ţinută, tricourile lor sunt exemplare, nicăieri la manevra de acostare sau plecare vorbe în plus, pasagerii se rânduiesc într-un şir ordonat şi se pare că bulgarii au vocaţia organizării tineretului şi copiilor. În aşteptarea „Rachetei” lor, un grup de şcolari scandează în cor un cântec englezesc prin care de fapt repetă o lecţie care numeşte obiecte uzuale şi numără. Cântecul este săităreţ, pronunţia este amendată de profesoara care conduce grupul, totul se reia în ritm vioi, constituind pe cheu un microunivers atât de preocupat de el însuşi încât iradiază cu forţă un ce plin de farmec juvenil. Dincolo de eleganta clădire a gării maritime, la răscrucea şoselei care uneşte portul cu gara şi magistrala de pe litoral, autobuzele aduc la plajă sute şi sute de copii. Municipalitatea a creat un ştrand al copiilor şi elevilor. Bazin cu apă caldă pentru antrenamentele juniorilor şi dincolo, spre mare, plaja aurie cu zeci de jocuri, împărăţie a celor mici. O pată de lumină, în peisajul cu port şi mare. Apoi glasurile guturale ale pescăruşilor. Apoi stradelele patinate de aerul salin care urcă spre promenada şi artera comercială a oraşului. Bulgarii au o veche tradiţie a grădinăritului. Deopotrivă, iubesc arborii. Străzile Varnei sunt umbrite de arbori ornamentali care le dau un farmec intim, estompând rigiditatea cărămizii şi a cimentului. Mii de turişti, mai ales din democraţiile populare ale centrului Europei, invadează strada. Cofetăriile, braseriile, cafenelele cu mesele ocupând trotuarele sunt pline. Lume în vacanţă, soare şi vânt. Skipperul are senzaţia că nu mai ştie să se cufunde în clipă! Că nu mai ştie s-o

absoarbă lacom, prin toate simţurile, că nu se mai poate abandona ei, lăsându-se cucerit de fragilitatea şi farmecul momentului: o prea frumoasă trecătoare, o rază de soare reverberându-şi strălucirea într-o vitrină, atingând un capitel, topindu-se în frunzişul unui platan. Că nu-i rămâne din această fragilă trecere decât aburul unei melancolii uşoare, inexplicabile, sentimentul perisabilului, al aderenţei accidentale. Că retina lui acceptă pitorescul numai în măsura în care-i comunică ceva. Un gând. O atitudine. O istorie. Tendinţa unei deveniri. Expresia unui fel de a fi. Fericită vârsta care nu pune întrebări. Eleganţa sobră a marmurei transformată în dale. Exuberanţa lampadarelor din fier care sugerează comparaţii fantaste: Râmnicu Vâlcea, oraşul unor edili de mare originalitate specifică, şi Veracruz, toridul port mexican, invadat de la ceasul serenadelor de micile orchestre de *mariaquis* sau c*ancioneros.* Întoarcerea la iaht este o ceremonie interioară. Cândva, Varna s-a numit Odessos, aparţinând aceleiaşi lumi ca şi Tomisul, bulgarii contemporani au scos din adâncul pământului şi conservă urmele lăsate de grecii vechimilor istorice, de romani şi bizantini, ceremonia interioară de care se vorbea mai sus descântă timpul, încercând să-l dezlege de vrajă şi farmecul prin care s-a legat de locuri, vara se coace în platani, din curţi firave răzbat peste garduri crengi de smochin, apoi se vede marea şi privirea lacomă de depărtări se luptă în van să rămână doar la sensibilitatea retinei. Altceva, nenumit, vechi cât lumea din care se trage, dublează mereu pe dinăuntru retina, ca într-o infinită stereoscopie inversă, având drept ultim plan Tăcerea. Skipperul ştie că migraţia lui spre Aigaion Pelagos, Marea Egee, nu este decât o restituţie. Chiar dacă argonauţii n-au făcut decât o scurtă escală în Insula Şerpilor.

… Desigur, musul a uitat că stăm sub zodia cronometrului. Este ora 12.00 La bord doar skipperul şi reprezentanţii autorităţilor. Cu scuzele de rigoare, skipperul amână plecarea pentru ora 15.00. Formalităţile se vor face la ora 14.00. Sunt minute de tensiune în care skipperul îşi promite că va transforma musul coproprietar în hrană pentru peşti. Discursul interior atinge violenţa diatribei. Ceea ce îl ulcerează adânc pe skipper este faptul că reprezentanţii autorităţii au fost la bord la ora şi minutul cerute de echipaj; fără ca echipajul să răspundă exactităţii gazdelor cu aceeaşi politeţe. Trece o oră de tensiune. Motivele musului nu sunt nici măcar ascultate. Strivit de o basculantă, agonizând, trebuia să se prezinte la ora fixată, după care era liber să-şi dea duhul. Bietul mus. Găsise sucuri delicioase de portocale, cumpărase pâine proaspătă, siropuri, abia prididise să-şi care sacoşa de-a dreptul uriaşă şi, în loc de mulţumire, poftim. El care venise de la Oradea la locul indicat pe teritoriul municipiului Bucureşti la data, ora şi minutul stabilite, el care… Musul nu o spune, dar o gândeşte. Skipperul ştie una şi bună. Poţi să fii punctual de o mie de ori şi o

singură dată să nu fii punctual la bord şi tocmai atunci, din lipsa ta de punctualitate, să se întâmple ireparabilul. Pe urmă, regulile bordului… Rapid, musul recuperează timpul cheltuit. Risipitor, nu-şi poate înfrâna viciul, târguind gustări de la toneţa portului… Ilustratele… Se anunţă „turnul" că suntem gata de plecare. Un miliţian înarmat, acelaşi care a vegheat iahtul şi în croaziera trecută, ne veghează discret de la o depărtare bilateral acceptabilă. Regulile locale, reguli cu drept de lege… Vitko se face interpretul nostru pe lângă reprezentanţii autorităţilor sosiţi la bord. Aceeaşi poveste cu viza.
Aceleaşi argumente.

La orele 15.00 ieşim cu vele din portul Varna. Avem pe loch 2730,1 Mm. Vântul bate golful bine adăpostit, din NNV cu 3 metri pe secundă. Cer senin, parţial acoperit cu nori cumulus. Pinii de la capul Galata, de un verde bătând spre negru, reflectă ciudat lumina scânteietoare a soarelui. Mai exact o absorb, transformând-o într-o pastă densă, aromind a răşină, vârstată fantezist de verticalele roşietice ale trunchiurilor. Sub umbra catifelată, poteci abrupte, şerpuiri alburii, coboară la mare. Ici, colo, petece de plajă de unde vin pe deasupra apelor, melodii sincopate de dans. Vară.

TRAVERSADA, UN FRONT RECE ŞI URMĂRILE LUI

Marţi 21 iunie la orele 15.40 iahtul *Hai-Hui 2* se află la traversul capului Galata, sub un cablu, din dorinţa skipperului de a avea un. Punct de plecare adevărat cât mai exact. Ambiţia lui secretă este de a folosi compasul de relevment, acest preţios instrument al navigaţiei costiere, pentru a-şi determina punctul cu repere de la uscat înainte de a-l pierde din vedere, astfel încât, putând controla drumul iahtului la începutul traversadei, să execute o navigaţie riguroasă la capătul căreia să iasă cu prova direct pe farul Rumeli. Vremea tatonărilor trecuse. Experienţa şi studiul trebuiau să-şi spună cuvântul. Prânzul alcătuit din preparatele culinare bulgăreşti, stropit cu suc de portocale, se consumă după ce dublăm cap Galata. Constatăm că se poate naviga pe 160° cu velele în foarfecă. Un examen mai atent al cerului aduce concluzii neliniştitoare. în largul radei se formează un cumulo-nimb cu baza la câteva sute de metri înălţime, poate 5 sau 6. Cu poala plină de danteluţe, roz-bombon sub lumina soarelui;, îmbrăcat în jupoane sidefii, cu trupul cărnos de culoarea măslinei, cumulo-nimbul pare să se formeze acolo, deasupra celor câtorva nave staţionate la ancoră, în vreme ce, de la N.E. Spre S.V. Linia orizontului se zimţează cu stratocumuluşi, deocamdată staţionari. Experienţa de sub cumuluşii din gura golfului Varna fusese revelatoare. Dacă cumulo-nimbul se pune în mişcare spre iaht, vom face surf. Coasta înaltă, abruptă, acoperită cu pini în tribord este temporar, pentru câteva ore, un foarte

bun adăpost faţă de o furtună venită din vest. Cum vântul are tendinţa să se rotească spre nord, deci bate din marea liberă, lochul ţăcăne vesel, înregistrând o viteză de 5 noduri. Cu 2 noduri mai mult decât viteza medie estimată folosită în calculul timpului care ne desparte de Istanbul.

La 16.30 vântul cade brusc. Calm plat. Norul cumulonimbus şi-a precizat forma, evoluând în înălţime. Crescând din el însuşi în vălătuci suprapuşi altor vălătuci, semn cert al unor curenţi ascendenţi puternici lucrând în interiorul lui. Dar sub el?

— Repede! Echiparea! închide – spiralul roofului! închide batantele!

Abia are musul timp să scoată în cockpit echipamentul de protecţie şi în pupa marea se încenuşeşte brusc. Un clipocit abia susurat. Vălurele venind de sub norul dintr-odată catapultat într-o detentă imperialistă. Norul cucereşte vizibil orizontul marin. Se apropie de iaht cu viteză de necrezut. La nicio milă în siajul nostru descarcă în mare rafale de ploaie. Apoi, ciocanele grele ale trombelor de apă. Iahtul este smuls din inerţie. Vântul măcuieşte velele. Fugim cu vântul şi marea din pupa. Deocamdată 6 noduri pe loch. Skipperul ia scota randei la mână.

Ora 16.45. Gren forţa 8. Limba lochului bate disperat la gradaţia maximă: 10 noduri. Facem surf, dublând spre sud coasta bulgărească. Se poate ţine iahtul între 160° şi 170°. Senzaţia este zeiască, indiferent că apa a străbătut din nou nenorocita noastră vestimentaţie improvizată. Indiferent că ciocanele de vânt şi ploaie bandează iahtul până când valurile încalecă copastia ajungând la nivelul spargevalului. Musul stă lângă skipper, gata să ia scota focului la mână. Prin pânza deasă a ploii vedem abia ca o siluetă, o „Rachetă“ care face cursa Burgaz-Varna, înconjurată de fum gros şi parcă stopată. Înainte ca raţionamentul
„foc la bord” să se concretizeze în manevra de a pune prova pe nava de pasageri în pericol, aceasta demarează. Hotărât, am căzut într-o foarte arborescentă succesiune de fronturi reci, care pun la încercare vestimentaţia şi mai ales răbdarea echipajului. Cu focul uşor slăbit şi manevrând scota randei în funcţie de intensitatea rafalelor, navigaţia în sine se desfăşoară exemplar. Singurul inconfort, puhoiul de apă care ne curge pe trupuri.

Ora 17.15. Norul cumulo-nimbus a dublat iahtul, îndreptându-se spre Igneada. Lasă în siaj o hulă puternică, biciuită de ploaie. Apoi, ca retezată, ploaia încetează. Peste mare se despletesc iasme de fum. Cade vântul. După care joacă nehotărât, încercând să se stabilizeze din NNE. Excelent. *Hai-Hui 2* se află între drumul vapoaralor Constanţa-Bosfor şi cel al „Rachetelor” Varna-Burgaz. Drum nu grozav de liniştitor, dacă luăm în considerare că de fapt se suprapune celui maritim Varna-Bosfor. Deocamdată să ne schimbăm. Cantitatea de

apă pe care o face iahtul nu este nici firească, nici regulamentară. *Hai-Hui 2* nu face apă decât în perioada cât se umflă lemnul. Apoi santina rămâne uscată. Un control sumar demonstrează că tubul de cauciuc care protejează cablul lochului, cu colierul brutalizat, a scăpat de pe spada lochului şi pe acolo apa intră în voie. Musul înlocuieşte colierul ruginit, cu un laţ de sârmă strâns bine. Un paliativ de moment, care opreşte supuraţia lichidă.

De la 18.40 la 21.00 vântul ne încearcă nervii. Lent, lochul indică viteze crescânde de la 1 nod la 4 noduri. Din VNV vântul s-a rotit în VSV. Excelent şi aşa. Un cart dinaintea traversului. Viteză mare, derivă acceptabilă. O noapte ciudată stăpâneşte marea. O noapte grea, umedă, cu întuneric opac, plină parcă de incertitudini şi electricitate. La ora 21.00 este încă de cart musul, care a preluat echea după trecerea grenului! Ritmul la bord, cel normal. Este vremea ca skipperul să încerce performanţele compasului de relevment, tip inginer Asimit. Identifică la uscat constelaţia de lumini a celor câtorva localităţi, care preced cap Emine. Se stabileşte pentru Biala şi lumina de la Kamcia. Metoda stabilirii punctului: prin două relevmente simultane, ceea ce dă φe = 42°53’ N şi λe = 28°12’ E. Lochul face nazuri. Când skipperul preia cartul, se blochează. Orice încercare de a-l debloca, eşuează. Greva paralizează entuziasmul de navigator al skipperului. Câtă vreme vom vedea far Emine, chestiunea punctului este rezolvată. Dar când nu-l vom mai vedea? Va intra în joc aproximaţia, lucrul cel mai detestat la bord după indisciplină şi nepunctualitate.

Este o noapte sumbră care, nesupravegheată, se poate infiltra în subconştient, în depozitul arhaic unde zac zăvorite obsesiile şi spaimele ancestrale. Dincolo de frontierele propriei libertăţi, skipperului îi este greu să-şi pună întrebări. Nici întrebările, nici răspunsurile, dacă vor fi fiind, nu ameliorează cu nimic calităţile nautice ale iahtului şi nu schimbă cu o iotă datumul prezent al microuniversului marin. Ceea ce s-a optimizat la bord, n-a fost rezultatul căderii în abisal. Logica strânsă, dinamică, sintetizând datele exacte ale unor lecturi de specialitate, regândirea acestor sinteze, adaptarea lor la condiţiile şi ele matematice ale iahtului, lupta strânsă cu toate inerţiile, când parlamentară, când violentă, adică acţiunea, iată singurul zeu tutelar al omului de la eche, care consideră universul sub această specie. Puiu a împărţit raţional spaţiul de sub cuşete, confecţionând chesoane dintr-un plastic alb, juvenil, care în condiţii normale, adică fără apă în santină, constituie spaţii ideale de depozitare. În bordul tribord al careulului, a imaginat două chesoane cu rafturi pentru lenjerie, mascate în spatele unor rabatabile tapiţate elegant, rabatabile servind drept spătar cuşetei de veghe. Deocamdată nicio inerţie la bord. Nimic din ceea ce formează universul skipperului nu se poate defini în sfera

staticului. Constelaţiile, atâtea câte se pot vedea prin ambrazurile norilor îşi modifică măsurabil poziţia, norii aleargă, valurile sunt într-o continuă mişcare pe verticală, siajul fosforescent demonstrează că iahtul înaintează cu cel puţin un nod şi jumătate, în pofida lochului care, singur, se încăpăţânează să se păstreze într-o ineptă stare de repaos. Atunci? Atunci de ce n-ar gândi skipperul simultan cu supravegherea compasului magnetic, la acţiunile perfide ale nopţii opace, care şi-a trimis cel dintâi commando să încerce o diversiune, pentru a-şi infiltra cercetaşii dincolo de armură, în acel prea viu, arhaic şi ancestral miez al întrebărilor şi spaimelor?! Mişcarea fermă a braţului pe eche aduce prova iahtului pe drumul invizibil urmat cu fermitatea cifrei în negrul de smoală, organizat subtil de polaritatea magnetismului planetar. Ce înseamnă să-ţi „pierzi busola”? Şi de ce să ţi-o pierzi? Şi ce accident trecător te poate dezorienta în cotidian sau în, vai, prea scurta perspectivă a vieţii, când porţi în raniţă istoria neamului tău, când ai pe retină imaginea tandră a ţării tale, când n-ai uitat să-ţi chemi părinţii şi fraţii pe nume, când… O mişcare fermă a braţului. Ori a gândului. Ori a inimii. Şi prova navei, ascultătoare, se îndreaptă spre locul dorit. Spre spaţiul visat. Zenitul şi Nadirul, Nordul şi Sudul, Estul şi Vestul, proiecţia Mercator, Dumnezeule mare, eâte mijloace să te poţi ţine pe drumul adevărat.

Skipperul n-a băgat de seamă când s-au rotit constelaţiile, vestind miezul nopţii. Fabuloasa ora 0. Niciunde, şi nicăieri ca pe mare, ora zero nu se încarcă de atâtea semnificaţii. Fiecare oră zero pe mare este un sfârşit ireversibil şi un început absolut. Părnântenii trec îndeobşte pragul orei zero, dormind. Numai cartul de la bordul navelor întâlneşte ora 0, ca pe o nouă Facere.

Ora 0.50. Musul se trezeşte la cel dintâi apel. Peste zece minute este la eche. Peste alte zece minute skipperul şi-a pregătit „Caietul de cart”, stiloul, lanterna care luminează harta, liniile paralele, compasul de relevment şi… desigur, ochelarii. Musul ţine iahtul pe 180°. Este, o delectare ciudată să relevezi cap Emine şi centrul geografic al localităţii Obzor (intâi trebuie să identifici cu siguranţă că grupul pâlpâitor de lumini este Obzor) cu ochelarii pe vârful nasului să nu stingherească ochiul încă ager dincolo de perimetrul hârtiei, apoi să citeşti valoarea unghiului prin ochelari, luminând compasul cu lanterna, după care, relaxat, să converteşti relevmentele compas în relevmente adevărate şi* trecându-le pe hartă, să găseşti la intersecţia lor, punctul estimat-observat al iahtului. Adică: 42°32’ latitudine nordică (φe) şi 23°12’ longitudine estică (λc). Cu toate că lochul îşi continuă greva, diferenţa în minute de latitudine dintre poziţia celor două puncte stabilite ieri la ora 21.10 şi astăzi la ora 01.10 ne dă distanţa reală parcursă. Se cere o corectare de drum, de la 160° la 154°. Ne mai rămân de parcurs până la Bosfor încă 105 mile marine într-un timp de

35 ore, dacă considerăm viteza medie ca fiind de 3 noduri.

— Ochii mari, supraveghează orizontul pe 360°, mai ales sectorul mascat de foc. Nicio abatere de la drum. Este ceva în neregulă, mă trezeşti. Mă trezeşti imediat ce observi luminile de drum ale navelor.

Skipperul-papagal îşi spune lecţia fiecărei predări de cart, cu acelaşi zel pisălog. Mai bine să ducă musul la disperare, decât musul să ducă iahtul în prova celei mai rable şi hodorogite nave cu maşini plutind încă în Marea Neagră.

*Ziua de **miercuri 28 iunie*** în bazinul de SV al Mării Negre este o zi a instabilităţii atmosferice, cochetând când cu soarele, când cu negurile călătoare sub ciopoarele de nori strato-cumulus, semn că un nou front rece îşi vesteşte prezenţa. La ora 06.30 ferry boatul *Eroii de la Sevastopol,* sub pavilion sovietic, ne dublează venind dinspre Bosfor. Vârful Emine se estompează lent în siaj. Acoperită cu solzi oţelii, marea şi-a îngreunat talazurile, pierzându-şi fluiditatea estivală. De aici încolo se dă adevăratul examen al echipajului în doi. Traversada. Pentru un iaht cu motor im-bord, să zicem un „Volvo-Penta" de 20 C.P. Pe lângă vele, un salt de 100 mile marine pe vreme bună sau în calm plat, s-ar constitui într-o croazieră de plăcere. Pe furtună, chestiunea se complică nu dincolo de limitele uzuale în acest caz. La *Hai-Hui 2* problema se pune în mod nuanţat. Nu avusesem vreme să controlăm buloanele care fixează lestul de chilă. Skipperul îşi aminteşte vag că sunt confecţionate din bronz şi pe lângă solicitările normale în diferitele aluri cu vânturi de la travers, pe lângă solicitările mai dure pe timp de furtună, susnumitele buloane suferiseră suprasolicitările eşuajului de la cap Karakova, când iahtul jucase peste 12 ore pe chila înfiptă în nisip. Pe urmă greementul. Matisirile excelente făcute de Sandu la gaşele inferioare ale sarturilor mi se par prea scurte. Toate manevrele fixe, sarturi şi straiuri au împlinit vârsta venerabilă de 6 ani. Confecţionate din parâmă metalică cu diametrul de 8 mm, nezincată, de 6 ani în aerul salin, au început să ruginească. Chiar şi velele bine îngrijite, mai corect randa şi focul de drum, cu toate că au fost recusute acolo unde, pe porţiuni mici, cusăturile cedaseră rafalelor, pot fi sfâşiate în vânturi violente. Până acum musul avusese în permanenţă coasta în vedere, lucru care, împotriva securităţii reale, îi dăduse sentimentul reconfortant al unei siguranţe psihologice. Cum se va comporta în navigaţia de larg? După şocul violent al răului de mare din prima noapte de navigaţie, se acomodase excelent. Somnul întrerupt mereu de necesităţile manevrei velelor, redus la un ciclu inuman: 3 ore teoretice de somn, 3 ore de cart, îi perturbase echilibrul, readaptarea organismului nu se desăvârşise; după cum nu se desăvârşise încă amarinizarea, cu toate că musul orădean începuse să se mişte cu dezinvoltură în spaţiul mic al cabinei. Urma să se antreneze la schimbarea velelor pe furtună şi să se aclimatizeze la

postul prova, acei loc de surghiun pe un iaht în plină mare.

La ora 06.55 se notează deblocarea lochului. Vântul abia adie din NNE cu 2 metri pe secundă. Intre 06.55 şi 16.05 vântul se întăreşte progresiv. La 08.50 are 4 m/s, la ora 11.00 atinge 8 m/s şi rămâne constant până la 16.30. Carturile se urmează riguros. Masa se serveşte între orele 13.30 şi 14.00. Furnalul blestemat scoate aceleaşi pale uriaşe de foc, după care se îneacă în nori de fum care depun funingini groase pe oala supei cotidiene. Aspectul cerului la ora 16.05 este cu totul expresiv şi pitoresc**.** Acoperit 9/10 cu strato-cumuluşi din ce în ce mai sumbri, are o culoare cenuşiu-lăptoasă care nu prevesteşte nimic bun pentru la noapte. Începe o ploaie ţârâită, ceva bacovian, dătător de astenie. Echipajul se gândeşte cu groază la ineficienţa vestimentaţiei de protecţie. Desigur, skipperul se autoflagelează pentru indolenţa lui stupidă. Perspectiva unei nopţi cu lenjeria udă lipită de corp îl scoate din ţâţâni. Culmea se constituie din faptul că nu există niciun remediu. Între 16.30 şi 17.25 vântul are tendinţa să cadă, rotindu-se spre N.E. Este limpede. La castel începe balul. Nu oricum. Întâi se face un calm plat pe o mare de gradul 4—5, tocmai testul care se cerea gaşelor de la sarturi şi greementului în general. Mai ales catargului reparat de Giacoppo. Ruliu nenorocit cu benzi mari, scârţâitul şi tânga a tot ce se întinde şi destinde, a tuturor încastrărilor care suferă acţiunea forţelor de torsiune, a tuturor pieselor răbdând forţele de smulgere, văicăreala întregului iaht, un lamento straniu scăpat parcă dintr-o cameră de tortură a Evului Mediu… Skipperul îşi făcuse punctele estimate după un program riguros, adică la acea fantastă oră 0 şi la ora 12.00, ultimul fiind determinat de întretăierea paralelei nordice de 42°32’ cu meridianul estic de 28°12’. Deci, la ora 12, *Hai-Hui 2* mai avea de străbătut 88 mile marine, într-un timp estimat de 29 ore, ceea ce însemna că mâine joi, 23 iunie, spre orele 17—18 trebuia să aterizăm pe farul Rumeli. Deocamdată ne supunem cu stoicism ruliului combinat cu tangajul. Timp suficient pentru a gândi probleme de rezistenţa materialelor şi a nota pentru pasionaţii croazierei cu vele succesiunea în care se prezintă la Marea Neagră capul frontului rece. Orizontul se încenuşeşte. Când iahtul se află între două creste, cartul nu vede decât cerul şi spuma crestelor. Observarea mării se face când iahtul urcă pe val. Pustiu. Coborâre lunecată în apele bolborosinde. Lamento de structuri lemnoase, legate în metal. Şi de la capăt. Plus noaptea. Plus nenorocitul costum de opanol îmbuibat de apă. P3us senzaţia că, perfid, umezeala străbate pulovărul, brava flanelă din bumbac chinezesc şi că ajunge implacabil la piele… Totul este ca la carte, minus vântul. Adică spre orele 19.45 plouă în averse. Skipperul suportă duşul rece care pune semnul egal între a exista în mare îmbrăcat, sau a exista în cockpit, îmbrăcat, ori după voie „la nudul gol”, cum spunea pudic un principial.

La 20.21 aversele atinse de dementţă unesc cerul cu marea printr-o cortină lichidă. „— Trece cumulo-nimbul din centrul frontului rece“, jubilează skipperul răsaramurat, bucuros la gândul că după scurgerea cumulo-nimbului va veni vântul şi va înceta potopul.

Ora 21.00. Iadul. Cu smoală colcăindă de jur împrejur. Cu smoală colcăindă deversată de burţile norilor, negre, căzute, monstruos diforme… Frig. Frigul seârbos al trupului ud. Şi vântul. O rafală. A doua rafală. Apoi dezmăţul. Apoi orgia. Cu chicote obscene. Cu fluierături de maidan sau Bădălan prin sarturi. Cu burţile groteşti, indecent goale ale norilor, spintecate de o uriaşă lamă nevăzută. Iată şi ceasul examenului hotărâtor.

— Schimbă focul de drum cu focul de furtună. Terţarolează randa!

Ordinul îl aduce afară pe mus. Îl trimite la prova peste cabina lunecoasă, fugindu-i mereu de sub trup. Pentru că musul nu trece cabina în picioare. Iahtul nu are un „pasavant“, adică nu există spaţiu între cabină şi copastie ca la 99,9% dintre iahturi. Trecerea la prova se face peste cabină. Adică se încleştează bara ţintebine din metal cu mâinile, picioarele găsindu-şi sprijin în al doilea ţintebine din lemn, fixat chiar pe marginea roof-ului. Lunecarea musului este biciuită de averse. Pericolul mortal vine de la ghiu. Cei 3 metri de lemn masiv se pot transforma într-o ghioagă cumplită sub impulsul unei rafale, lovind după formula m. V2 adică masa ori viteza la patrat. Musul este la prova. Skipperul aduce iahtul în vânt. Musul se luptă cu focul. Pe cât de blând şi util în navigaţia obişnuită, pe atât de fioros în furtună. Lucrează singur, când manevra se face în mod obişnuit de doi echipieri. S-a mai spus. Valurile încalecă puntea prova. Este de lucru. La prova şi la eche. Rafalele şi valul încearcă să scoată iahtul din patul vântului. Randa flutură bezmetică. Senzaţie că totul se deşiră la bord. Musul lucrează febril. Dezarmează focul de drum. Îl leagă fedeleş la balcon. Înverghează focul de furtună. Trece scotele skipperului. Skipperului care, mereu suprasolicitat ele multele treburi ale uscatului, a neglijat un lucru simplu şi esenţial. Să armeze scota focului cu o carabinieră de alpinism, astfel încât să folosească pentru toate focurile aceeaşi scotă. Manevre în plus, risc mărit, timp pierdut. Averse furibunde. Musul slăbeşte funga randei. Începe să ia terţarola întâia. Face operaţia de la catarg spre pupa unde skipperul, veghind echea, încearcă să înnoade baierele de terţarolă de la capul ghiului. Mă rog. Operaţia nu este perfectă, randa nu stă întinsă ca la carte; dar adus la drum, *Hai-Hui 2* se potoleşte vădit. Demarează cu 6 noduri într-o plutire fără benzi mari, confortabilă. Rafalele de vânt vin şi trec fără emoţii. Scota randei se fixează la crocodil. Iahtul urcă şi coboară valurile în alură de fiinţă marină. Cu focul de furtună şi randa la prima terţarolă, *Hai-Hui 2* devine moale; perfect, docil şi nu grozav de echilibrat. Furtuna îl lasă indiferent.

’22.15 începe aversele. Vântul se menţine în rafalele puternice de 16-18 m/s. Undeva în tribord se vede cerul. Se văd câteva stele. Marginile norilor se tivesc cu o lumină spectrală, vag fosforescentă.

— Ţine echea, până mă schimb, zice skipperul.

Musul se supune, contrariat. Valurile. Rafalele… Cine naiba l-a pus. Găsesc rufărie de schimb, uşor umedă, ca pe mare, alţi pantaloni şi o geacă nenorocită. O dată cu ele, identitatea. Cealaltă. De dincolo de skipper. Spuma valurilor trece peste hublourile bordului de sub vânt. Să ne grăbim. Ce greu se desprind de pe trupul aburind zdrenţele şiroind de apă. Prosopul. Senzaţie de cald. Inutil orice autodafe. Inutil gândul la patul somptuos cu polog din ştergare româneşti, la mirosul de busuioc al aşternutului pe care luna pune beteală de argint, inutilă imaginea luncii bătută de lumina stelelor, ori senzaţia ameţitoare pe care ţi-o dă fânul umezit de rouă. Ori dulcele răsuflet care-ţi mângâie pieptul… Ori râsu.1 gâlgâit al copilei în somnul preadolescentin când, înainte de a stinge lampa care veghează manuscrisul, cobori în camera celor mici pentru a le săruta frunţile, încă, vai încă pentru atâl de puţină vreme, senine… Să ieşim în cockpit şi să redevenim skipper…

— Schimbă-te. Şi culcă-te, îi spune skipperul musului.

— Avem nişte saci de nailon, spune musul. Fac pelerine.

— Liber.

Musul găseşte sacii la lumina lanternei cu acumulator. Meştereşte deschideri pentru cap şi braţe, spintecându-i cu cuţitul. Ridicol. Aversa cade în trombă, ca şi când norul s-ar fi rupt la verticala iahtului. Fără niciun avertisment. Singurul umor posibil este să rabzi. Biata geacă. Biata caschetă. Bietul trup bucuros că încălzise flanela de corp.

Bietul mus venit să-şi consoleze skipperul. Încercând să-l protejeze cu şi mai bietele bucăţi de nailon sfâşiate de rafalele înverşunate. Aversă. Ciocan de vânt. Aversă. Ciocan de vânt. Adică trecerea succesivă la verticala iahtului a familiei de cumulo-nimbi. Puradeii, averse pentru clondire rezonabile. Unchii, mătuşile, de o neruşinare care nu încape în tot clondirul Mării Negre. Din nou străsaramuraţi la piele. Este însă evident, trece peste noi coada frontului rece. Ora 23.22. Aversă. Ciocan de vânt. Fantastica oră 0. Averse, averse şi iar averse. Apa curge şiroi în pantaloni, pe şira spinării, în creştetul capului unde se află cumpăna apelor. De fapt de aici se ramifică. Pe frunte, inundând ochii. Scurgându-se pe piept. Pe şira spinării. Pe abdomen. Ora 0.45. Averse. Ora 01.25. Averse. Puhoaie călătoare peste o mare de smoală fierbândă. Ora 01.55. Petece de cer smălţate cu stele. Ora 02.05. Norii negri se călătoresc în babord. În tribord, senin. Vântul cu 10—12 m/s din NNE. Murele în babord…

— Schimbaţi-vă, zice musul.

— Cu ce? întreabă skipperul.

Singura soluţie, pijamaua. Pe toţi dracii. Există la iaht câţiva metri dintr-o pânză pluşată care trebuia să devină tendă şi care se dovedise improprie pentru aşa ceva. Iată skipperul în pijama, desculţ, învăluit de mus în acel burnuz alb, trecând la eche în chip de stafie, spre hazul imposibil de stăpânit al energiticianului orădean. Unde naiba a rămas autoritatea inflexibilă a zeului dictatorial de la bord? Tuflită sub pijama, încercând zadarnic să se recondiţioneze în faldurile generoase ale burnuzului, autoritatea ultragiată de lipsa semnelor exterioare care-o îmbrăcaseră convenabil, mârâie:

— Dormi două ceasuri, după care mă schimbi!

încă două ceasuri la eche în pijama şi burnuz, este oricum o notă cel puţin hazlie în coada unui front rece.

Joi *23 iunie* *1983* la orele 10.30 sudul Mării Negre se prezintă tulburat de trecerea frontului rece. Vânt din NNE cu 4 m/s, valuri între 4 şi 6 metri, apa oţeliu-albăstruie eliberând milioane de bule de aer, crestele purtând ici-colo obiecte menajere: ori gospodăreşti: lăzi goale de zarzavaturi, ori poate de peşte, scânduri, pungi din plastic. Pe direcţia din care bate vântul gloate de nori cumulus glogoziţi foarte jos deasupra mării. Se profită de vânt şi soare pentru a se usca întregul echipament. Iahtul arată ca un petec plutitor de talcioc vestimentar. Musul a schimbat focul de furtună cu focul de drum, mârâind în surdină şi în cote-uri destul de sonore să fie auzite de tiran: – „Dacă se întăreşte vântul? — Dacă marea… Dacă cerul…“ Urcăm şi coborâm valurile cu viteză constantă de 5 noduri. Totalizatorul a adunat 2818,7 mile marine, la care se adaugă viteza estimată a răstimpului cât lochul a fost blocat. Skipperul apreciază că după-masă spre orele 16.30 va ateriza pe farul Rumeli. Marea pustie îi dă o senzaţie de nelinişte. Ar fi trebuit să întâlnească nave. De ce nu le întâlneşte? Calculele sunt corecte, au inclus deriva de vânt şi erorile lochului, drumul la compas a fost ţinut cu o abatere de ± 2°-3°, ceea ce practic a anulat abaterea, atunci?

La orele 11.27 zărim abia penelat conturul albăstriu al înălţimilor rumeliote. Foarte departe deasupra orizontului, o boare aproape imaterială. Deocamdată niciun punct de reper. Cu cât ne apropiem de coastă, cu atât valurile sunt mai mari şi cu aspect haotic. Este normal, îşi spune skipperul. După o noapte de furtună din NNE. Toată Marea Neagră se izbeşte de ţărmul ei sudic. Masele de apă suferă acţiunile fundurilor puţin adânci, azvârlindu-se spre înălţuţi. Uscatul le respinge şi din toată tevatura asta, noi scoatem castanele din foc cu mâna goală. Hainele de schimb s-au uscat. Era şi timpul.

Ora 13.03. Se petrece ceva neplăcut în gloatele de nori care s-au radicalizat, transformându-se într-un cumulonimb gigant. Metamorfoza se petrece sub ochii uimiţi ai skipperului care n-a asistat niciodată la asemenea fenomen meteorologic. De obicei, la uscat, norii vin de

undeva, peisajul urban limitează până la sărăcie vederea cerului, iar la Grădiştea cumulo-nimbul se află totdeauna în trecere. Fascinat de transformările la care asistă, skipperul notează că exact în prova se vede distinct silueta de rachetă albă a farului Rumeli, dublată de minaretul moscheii, că din pupa tribord vine cu viteză o „nisiparniţă" şi că din pupa babord se îndreaptă direct spre iaht un cargo, în vreme ce din Bosfor, la intervale foarte scurte, ies una în siajul alteia patru nave comerciale. Ciocanul de vânt care precede cumulo-nimbul culcă iahtul în tribord. Scota la mână. Se vede limpede tromba de apă de sub nor, biciuind marea. Cumulo-nimbul vine spre iahtul dezlănţuit cu. 10 noduri pe loch. Mai sunt 3 mile până în gura strâmtorii.

— Puiu, ieşi afară şi nu te speria de ceea ce vezi, spune skipperul, care a reuşit să-şi. Îmbrace afurisita lui de haină de protecţie.

Musul îşi scoate capul pe deschizătura roofului. Peisajul este terifiant. Deferlanţi puternice se sparg de stâncile coastei. Valurile depăşesc înălţimea crucetei. Când iese la creastă, *Hai-Hui 2* primeşte din plin ciocanele de vânt.

Grenul ţiuie dement în arboradă. Se văd cargourile hâţânându-se inestetic. Căzând cu prova între valuri. Viteza vântului creşte, skipperul are senzaţia că se află în gura unui tub Venturi, cu o putere de absorbţie dementă. Fugim cu vântul şi marea din pupa. Skipperul vrea să intre în Bosfor înaintea celor două nave cu maşini care-l hăituiesc. Musul îşi execută programul cu rigoare. Adică dezasigură motorul, fără să-l coboare la post. Aversa ne biciuie tangent. Se duce spulberată de vânt. Cargoul care vine din larg a pus maşina la „încet înainte". „Nisiparniţa" însă vine cu toată viteza. Vrea să scape de furtună.

— Dau drumul la motor? întreabă musul văzând stânca Kiani împroşcată de spuma murdară a deferlanţilor.

— Intrăm cu velele…

Dublăm stânca Kiani înaintea navei turceşti. Cum insistă în pupa noastră, îi fac loc între iaht şi coastă. Ne ajunge şi ne dublează la traversul capului Papaz. Cerul se încenuşeşte. Începe o burniţă rece, mizeră. Musul se îmbracă civilizat pentru a-şi juca rolul de secund. Vizarea paşapoartelor, formalităţile de rigoare. Aranjează sumar interiorul. Navigaţia în Bosfor se desfăşoară ca niciodată. Pentru că n-am intrat niciodată pe furtună şi cu velele. De cum dublează capul Altîburnu, skipperul apreciază că va putea intra la Biiyiikdere cu velele şi că manevra de acostare la cheul căpităniei o va face tot cu velele. Furtuna trece bezmetică peste crestele golaşe ale strimtorii. Între coastele înalte, prăvălite abrupt în apă, vântul suflă moderat. Valurile nu mai sunt decât berbeci paşnici, curentul şi vântul fiind de acelaşi sens. Singurul lucru stupid, ploaia măruntă, sâcâitoare, învăluită în propria ei emanaţie, o pâclă cenuşie, plicticoasă, care reduce vizibilitatea şi dă peisajului exuberant sub soarele verii, o notă posacă

şi ternă. Dorisem pentru mus o altfel de întâlnire cu Bosforul. S-a întâmplat ceva inexplicabil aparent. O mistificare a raportului spaţiu-viteză-timp. Desigur apreciasem greşit distanţa iaht – far Rumeli, în clipa descoperirii lui. Eroarea, îmi spun, s-a datorat valurilor înalte. Apoi, viteza de pe loch n-a corespuns vitezei faţă de fund. Tot valurile au fost de vină. Am ajuns la Bosfor cu 6 ore înainte de timpul estimat şi am făcut 3 ore pline de la vederea farului la Buyukdere. Cerne mărunt. Ora, 16.05. Manevra de acostare se face la şalupa căpităniei. Puiu trece pe şalupă. Apar băieţii simpatici de la agenţii (al Navromului ştie. Puţintel româneşte, este acelaşi întllnit în toate croazierele) care ne iau barbetele şi ne trag la edec la capătul pontonului, vârându-ne prova între ponton şi un motor-cruis (er. Abia îşi ia Puiu geanta cu documente şi din aval, navigând în monom cu motoarele, vin la acostare două prea frumoase iahturi bulgăreşti. Sunt confortabile, echipajele sunt antrenate, acostarea se face rapid, fără vorbă, rolurile de echipaj se execută de la sine. Coca din fibră nu ia apă, velele, scotele, ralurile, vinciurile sunt excelente, ca şi echipamentul de protecţie, totul excluzând amatorismul şi improvizaţia. Sunt murat, umezeala asta ternă mă pătrunde la oase şi, ca să mă răzbun, scot din sertarul cu pavilioane, pavilionul naţional nou, cu lăţimea de o jumătate de metru, pavilion pentru bastonul pupa şi-l leg demn la straiul pupa. Aud un glas care mă apostrofează de pe terasa căpităniei. Un poliţist cu „Colt”-ul 45 la şold pare nemulţumit de zelul meu. Îl întreb ce-l supără, îmi arată pavilionul arborat, cel turcesc, ridicat regulamentar la crucetă în tribord. Băiatul de la agenţie îmi traduce. Pavilionul ţării gazdă este mai mic şi descusut la un colţ. „Furtuna” spun. „Am să cumpăr altul la Istanbul.“ Poliţistul nu pare mulţumit. Traducătorul urcă la bord. Are un carnet în care colecţionează parafele iahturilor şi navelor în trecere. Îi aplic cu detaşare parafa iahtului. Mă aşteptam ca formalităţile să dureze ore lungi, după obiceiul locului. Ceva s-a schimbat vizibil în ritmul ancestral. În mai puţin de o jumătate de oră, musul cu funcţie de secund este la bord, cu toate formalităţile făcute.

Ora 16.25. Iahturile bulgăreşti pleacă spre Marea Neagră cu motoarele. Motoare „Volvo”, atât de silenţioase încât practic nu se aud. Semne de prietenie şi rămas bun. Pe ponton se strâng curioşii de rigoare. Avem emoţii. Pleca-va la sfoară „Veterok“-ul, ori ne vom da în spectacol? Cu velele pe burniţa asta, greu de manevrat printre navele, bărcile şi şalupele care se ţes între cele două ţărmuri. Musul descântă, îndoapă carburatorul cu benzină, băieţii ne scot prova la larg, prima sfoară şi brrr, mai strănutând, mai opintindu-se, „Veterok“-ul a luat-o din loc. Puiu îl încălzeşte ceremonios. Plecăm în aval, păstrând randa sus, pentru orice eventualitate. Burniţa a încetat. Peisajul familiar pe care-l descifrez pentru musul lacom să ştie. Motorul toarce rotund. Am făcut o bună economie de benzină. Mai trăieşte bătrânul, bunul Riza

Vural?! Ce face prietenul nostru Adem Karadeniz?… Dublăm coasta europeană sub un sfert de cablu. Totul sub acelaşi farmec al culorilor vii şi al vieţii pline de freamăt. Aceleaşi şiruri de automobile, aceeaşi zeci de pescari pescuind de pe trotuarul care tiveşte digul, aceiaşi platani seculari şi aceleaşi magnolii pline de poezie. Baia Tarabia cu şantierele ei, capul Kioibasi, baia Istinie, şalupe, ştiutele nave de pasageri cu maşini funcţionând cu cărbune, lăsând în siaj nori de fum negru, apoi, dublându-ne din pupa un submarin. Cei doi din turelă privesc iahtul prin binoclu. Disting probabil pavilionul. Ne fac foarte vii şi prietenoase semne de salut. Răspundem. Nu-l putem saluta cu pavilionul… Vizita şefului statului nostru în Turcia a avut loc cu puţin înainte de sosirea iahtului şi efectele ei se simt începând cu vizele. Cu modul prietenos în care am fost primiţi. Emoţie. Zidurile crenelate şi bastioanele de la Rumeli-Hisarî. Puiu vrea amănunte. Îmi face plăcere să ies din corsetul de skipper. Să plonjez în istoria tumultuoasă, tragică, de măreţie aspră, ostăşească, a locurilor.

— Gata! La posturi! Redu motorul la ralanti!

Turul de port. Umbrela albastră pliată. Iată părul alb al frumosului bătrân. Înhaţ porta-vocea electrică, până acum neutilizată:

— Bine te-am găsit, Riza Vural…

Urarea metalizată şi amplificată, stăpâneşte zgomotul confuz al străzii.

— Bine aţi venit!

Bătrânul ne face semne prieteneşti. Palmele lui mari se vântură încă tinereşte.

— Acostaţi la geamandura mea!

Acostare la geamandură, având contracurentul din prova. Musul stă tupilat la prova. Motor. Zvâcnire înainte. Tai motorul. Iahtul vine lin şi se lipeşte de geamandură. Soseşte barca vâslită voiniceşte de Riza Vural.

— Vrem plecam acasă! De ce nu venit şi anul trecut? Aşteptam!

Barbetele prova. Barbeta pupa înnădită de Riza Vural la propria lui barbetă şi legată la altă geamandură. Să nu se zgârie iahtul.

Joi 23 iunie *1983* ora 17.40. Iahtul *Hai-Hui 2* legat la două geamanduri în portul de iahting Bebek-Istanbul. Pe totalizatorul lochului sunt înregistrate 2836, de mile marine. Drumul Tomis-Mangalia-Varna-Buyukdere-Bebek însumează după loch 193,6 Mm, cărora skipperul le adaugă încă 30 Mm neînregistrate din pricina blocărilor repetate.

Cerul se menţine cenuşiu, populat de strato-cumuluşi cu burţile atârnând deasupra vârfurilor ascuţite ale tamariştilor. Calm, ca şi când toată viaţa n-ar fi făcut altceva decât să navige în fronturi reci, musul se spală pe mâini pentru a-şi îndeplini celălalt rol principal: de bucătar.

— Noa! Ce vreţi să mâncaţi la cină?

Sirena răguşită a unui petrolier uriaş. Apoi tăcerea. Apoi puternic, aspru, venit din veacuri, glasul muezinului chemând binecredincioşii la rugăciunea de seară. Aici au fost şantierele Bârlădenilor. Aici s-a lansat la apă, atunci, caravela „Libertatea”. Tot aici Voica-Ilinca şi Radu Nanu Păcurar… îmi stăpânesc amintirile transcrise în *Corsarul.*

— Da’ o salată de varză?

— Excelent! O salată de varză! Merităm!

Aud oboseala curgându-mi prin nervi.

CALEIDOSCOP ISTANBULEZ

Musul este bântuit de o mie de curiozităţi. Care este de fapt istoria oraşului? Care sunt adevăratele cauze ale căderii Bizanţului? Ce urme a lăsat civilizaţia bizantină?! Prin ce se caracterizează civilizaţia, arta şi cultura otomană? Vom găsi bujii Champion? Nicăieri în lume trecutul cel mai îndepărtat nu coabitează atât de straniu cu tumultul contemporan, ca la Istanbul. Mai pretutindeni în lume vestigiul istoric se izolează în mister, păstrându-se auster într-o solitudine romantică. Marile capitale europene în afară de Roma şi-au devorat febril trecutul, monumentele lor arhitectonice străvechi au fost încadrate într-un design conceput savant, care armonizează noul cu preexistentul, există mai pretutindeni un echilibru căutat între inima oraşului tutelar şi aluviunile secolelor în jurul vechiului centru civic, militar şi bisericesc. Inelele concentrice care îmbracă citadela iniţială reprezintă epoci şi stilul lor, călătorul nu prea grăbit poate descifra sensuri şi direcţii umane străbătând aceste oraşe pe firul istoriei. La Istanbul se pare că doar arhitecţii bizantini au clădit după un plan riguros şi acesta amendat de neînchipuita trufie a arhonţilor scăpaţi de sub raţiunea armonizatoare a puterii basileului. Epoca strălucirii otomane a clădit în replică, nu din nevoia echilibrului. Apeductul lui Valens nu este o linie de referinţă, o abscisă a Istanbulului. A rămas doar un accident al istoriei. Istanbulul de astăzi este de fapt un uriaş conglomerat de oraşe moderne satelit, legate de inima citadelei străvechi printr-un singur zeu tutelar: Comerţul. Ne supunem acestui zeu care-şi strigă prezenţa prin zeci de mii de glasuri, târguindu-ne pâinea noastră cea de toate zilele de la o brutărie din Bcbek, contra exorbitantul preţ de 140 lire, bucata.

Se întâmplă să cădem într-o lume greu de explicat. Preţurile şi o explozie economică vizibilă în paroxismul ei constructiv. Un kilogram de vişine costă fabulos, un kilogram de carne cât patru kilograme de vişine, o pereche de adidaşi cât două kilograme de carne, superbele zarzavaturi spălate şi aranjate savant, homarii şi langustele etalate în ştiutele panere de papură, sunt un lux pe care bucătăria iahtului nu şi-l poate îngădui. Zgomotul roţilor hipo-camionului plin cu lubeniţe, uruitul maşinilor militare, patrule, vile, vapoare, iahturi, de câteva miliarde bucata, moto-cruisere, şalupe. Este destul. Să revenim la ceea ce ne interesează. Adică să luăm troleibuzul contra 30 de lire biletul, mereu înconjuraţi de grija atentă a localnicilor şi să filăm coasta europeană a Bosforului. Coasta asiatică a fost terasată; alei de asfalt conduc la unul din cele mai noi orăşele satelit aşezat la nordul vechiului Üskütari, anticul Chrysopolis. Blocuri-vilă cu acoperişuri din olane roşii, în culori pastelate, tamarişti, platani, trecem, santinelele-statui de la palatul Dolmabahce, coborâm în furnicarul de la capătul podului Galata.

Skipperul poartă ţinuta albă de iahting. Musul un costum de vară

cochet. Escală în Bazar. Nimic nou. Musul a văzut bazarele libiene. Străduţa bijutierilor, a pielarilor, a arămarilor, buticile cu stofă, prăvăliile cu tot tacâmul pentru nunţi, vitrinele în care, oroare, manechinele-femei nu mai poartă perucile obişnuite, craniile de mucava lucie dându-le aspecte pe jumătate groteşti, pe jumătate de lazaret pentru ciumaţi, aceleaşi brăţări de aur lucind sub lumina impersonală a neonului, aceleaşi medalioane tradiţionale, aceleaşi zeci de sorturi de dulciuri, de la rahatul cu alune până la halvaua cu adausuri de fistic, sacii cu migdale şi cu alune de toate sorturile, alături de sacii cu stafide, mierea şi caşcavalurile, brânzeturile şi pastrămăraia, berbecuţii tăiaţi şi aliniaţi în vitrinele frigider, invazia de tarabe cu pantofi şi, ca niciodată, foarte puţini negustori ambulanţi, nici urmă de amatori de chilipiruri, ca isteţul care ne-a schimbat dolarii zgârcit dobândiţi de la O.N.T., pe drahmele de pe vremea lui Solon, întâmplare acru-hazlie povestită în *Cu „Hai-Hui 2“ spre Sud.* Zarvă, turişti în număr moderat, o supraproducţie ameţitoare de bunuri de larg consum, apoi a doua escală, la poştă. Au dispărut tarabele care blocau intrarea. Au dispărut tarabele cu ilustrate. Preţul timbrelor, pipărat. Vânt umed, cer incert, zăduf mirosind a kebab şi a seu de oaie. Se demolează magherniţele care înconjoară Sirkeci. Urcăm paşnic şi domol în cartierul dominat de comerţul având drept obiect automobilul, tractorul, ansamblele, accesoriile şi anexele lor. De îa motoare la anvelope, de la claxoane cu nu se ştie eâte registre la. Remorci agricole, o lume a tehnicii vândută de negustori specializaţi, înconjuraţi de o droaie de coproprietari, asociaţi, poate rubedenii, toată această lume aşezată în fotolii comode din imitaţie de piele pe schelet metalic, sorbind ceaiurile aduse de vestitul băieţaş de prăvălie pe tăvi de alamă; ori magazin e-magazii, în care proprietarul-mizantrop stă singur la tejghea, ori mai ales în uşa magazinului, întrebându-te ce nevoi ai. Apoi vin librăriile din capătul urcuşului abrupt pe Muradyie Hüdavendisar Cadessi, după care pe Yeniceriler Cadessi cădem în ambuscadele comisionarilor magazinelor de pielărie şi blănărie. Ni se oferă blănuri şi un sortiment fabulos de haine de piele. Din sutele ’de mii de turişti care se perindă anual, poate din milioanele de turişti, retinele comisionarilor au reţinut cascheta şi, păstrându-l decent pe skipper la rangul de „kaptan“, antrenează echipajul în magazine somptuoase, ori în buticuri subterane mirosind până la saţiu a pielărie-fină, excelent lucrată, a blănărie pentru ambele sexe şi pentru toate vârstele. Ofertele se fac începând cu 30.000 de lire. Se comandă ceaiurile de rigoare. Se aduc zeci de sortimente. Se provoacă echipajul la tocmeală. Scăpăm printr-o mică comedioară, jucată cu supliment de mimică – expresivă. Musul spune în englezeşte că ne trebuie puţin timp de gândire, skipperul pipăie pielea moale şi catifelată cu aer de cunoscător, dă aprobativ din cap, musul intră în joc, amândoi sunt numai admiraţie, negustorul îşi

freacă mâinile, cascheta skipperului îl îndeamnă să ceară preţul în devize convertibile, tipul stă prost la obiectul „politică internaţională”, recte 150 de dolari şi musul, candid, după şuşoteala în sânul echipajului, lansează bomba: 60 de dolari. Se ajunge după o tocmeală feroce la 80 dolari. Aici intervine skipperul, cu autoritate.

— Spune-i că mai vrem să vedem şi alte magazine. Ne întoarcem. Patronul stă nemişcat lângă casă. Cel care a mânuit febril calculatorul electronic transformând lirele turceşti în dolari, or invers, a fost salariatul. Băiatul de prăvălie. Isteţul. Gureşul. Şarmantul. Cel care la fiecare nou preţ îşi consultă patronul din priviri. Tipul care ştie exact până unde poate coborî. Care este preţul limită. Preţul care asigură câştigul suculent. Tipul care-şi joacă febril rolul în piesuliţa proprie, probabil având procentele bine stabilite la fiecare haină vândută. A îmbrăcat haina, a întors-o pe faţă şi pe dos, a răsucit-o ca pe o rufă pe care o storci, i-a demonstrat cu zel real, profesional, toate calităţile. Ca şi cel care te racolează de pe stradă şi al cărui rol se isprăveşte la uşa prăvăliei, de unde pândeşte să vadă dacă se încheie târgul sau nu. Evadăm din cartierul comercial şi în plin centru al Istanbulului coborâm un maidan plin de vestigii milenare, capiteluri şi blocuri sculptate, în At Meydani, vechiul Hipodrom. Urmăresc atent trecerea musului de la dispoziţia comercială la aceea de receptor de istorie şi artă. Ochiul atent în a preţui valoarea reală a bunurilor oferite de Bazar şi prăvălie, cu o luciditate cumpănită şi negrăbită, îşi lărgeşte cuprinderea.

Contactul cu perenul se face în afara exclamaţiei banale şi a extazului pozat. Se stabileşte un flux care încorporează. Musul regretă că meseria lui aspră nu i-a dat timp liber pentru lecturile esenţiale de care este lacom. Descifrăm împreună lipsa de sens a Obeliscului lui Theodosie, adus de la Karnak dintr-o megalomanie ciudată a puterii, aceea de a se crede omnipotentă până la a putea schimba sensul legic al istoriei. Obiect doar al curiozităţii, obeliscul din porfir pe care sunt săpate scrituri egiptene, nu se acordă cu nimic din ceea ce-l înconjoară.

Crezând că locul se înnobilează prin rapt, obeliscului i s-a adăugat o coloană cu şerpi, turcii îi spun Yilanli Sütun, adusă din templul lui Apollo de la Delphi, alcătuită din trupurile încolăcite a trei şerpi, coloană şerpească a cărei sensuri pot fi comentate la voia şi experienţa spirituală a privitorului, intenţia primordială scăpându-i contemporanului neiniţiat. Obeliscul lui Constantin este singurul vestigiu din „spina“ hipodromului care vorbeşte în clar, necifrat, fiecărui trecător, indiferent din ce timp şi din ce spaţiu al istoriei vine. Plăcile aurite lucrate în relief au fost prădate de cruciaţi. A vorbi în vechiul Bizanţ despre cruciaţi, este totuna cu a te întoarce în barbaria cea mai odioasă a istoriei, patronată de semnul crucii, ridicat cu blândeţe apostolică de urmaşul sfântului Petru, stabilit în somptuoasele încăperi

ale Vaticanului. Sărim pagina, să nu ne umplem de seârbă. Şi de oroare. Au rămas basoreliefurile săpate în piatră. Desigur, ele îl prezintă pe basileu între mai marii bizantini, cu un realism uşor hieratic, care ne descifrează un timp prin expresia lui directă, materială. Ştiau şi cei de-atunci, ştiam şi noi ce se întâmplă dincolo de rolul public al basileului, ştiau şi ei, ştim şi noi cum s-a manifestat corupţia bizantină, cum a vlăguit moravurile şi ideile-piloni, cum a dus la decădere şi prăbuşire. Noi mai mult decât ei avem avantajul perspectivei istorice.

Desigur, basileul. Cel care, cufundat în fumul de smirnă şi tămâie, n-a mai putut vedea realitatea, confundând-o cu dulcele clinchetit al cădelniţelor, cu suavele coruri de slavă, cu voluptatea femeilor şi aurul gătelilor. Stă basileul săpat în piatră, mai înalt decât toţi cei din jur, înţepenit în măreţia purpurii, sărman vestigiu ciobit al unei puteri mincinoase, pe cât de trecătoare, pe atât de fastuoasă. Stă basileul săpat în piatră, orb şi mut la toate semnele timpului. A fost apoi asaltul zidurilor şi ultimul dintre basilei a plătit cu viaţa orbirea înaintaşilor lui. Dar ce vină au avut-o supuşii, în afara vinei de a-i fi supuşi? Pământul miroase a sânge. Nu ştiu dacă musul simte mirosul dulceag al sângelui vărsat mereu în slujba unui Dumnezeu prea lacom de jertfa închinătorilor lui. Altă sinistră prostie omenească, fanatică şi nelegiuită prostie. Aceea de a ne vârî mereu jungherul în beregată conform unei neştirbite trufii tribale… Măcar aceia se limitau la efectul jungherului. Noi avem bombele:.. A", „H" şi „N.! i. Plus focoasele. Un deliciu: Stă basileul săpat în piatră. Ochii lui goi privesc dincolo de moarte, viaţa pe care astăzi o înţelege mai puţin decât oricând. Secolele de meditaţie nu i-au slujit la nimic. Este destinul stupid al castei lui. Să nu înţeleagă semnele zodiacului. ÎI lăsăm acolo, printre lăudătorii fără ruşine, gata să-i sărute tălpile şi trecem din hipodrom în curtea Moscheii Albastre, opera lui Mehmet Aga, singurul sanctuar otoman cu şase minarete, mereu văzut de pe mare ca un inconfundabil punct de reper arhitectural al Istanbulului.

Îmi place această trecere uşoară prin Istanbulul escalelor mele. Poate mi-ar place şi mai mult dacă s-ar înnădi din nou circuitul normal al vieţii Balcanilor dintotdeauna. Este o zi de cult, ghirlande de becuri colorate unesc minaretele filigranate, ornate cu dantele migălite în marmoră, imamii ne interzic intrarea principală, nici nu înţelegem bine dacă necredincioşii au sau nu acces în moscheie, regret că musul nu vede opera comandată de sultanul Ahmet I începută în anul 1609, aşa că ne mărginim s-o admirăm din afară. Savantă etaj are de cupole ridicându-se spre cupola centrală într-o cuceritoare armonie a proporţiilor, geamia Sultan Ahmet îşi resoarbe masivitatea în formele elansate, în rotunjimile liniei curbe, în arta dispunerii volumelor într-o adâncime care le dematerializează. Poate că senzaţia de imaterial şi

fluid a marmorei şi a pietrii cioplite este accentuată de cerul straniu care învăluie Istanbulul, Cornul de Aur şi Marea Marmara. Puiu vrea să vadă Sfânta Sofia. Ne rupem de vraja orientală ţesută suav în ajurul minaretelor şi traversăm *Forum Augusleum,* parc sau mai curând scuar, urmăriţi de un tip blajin care vine la acostare cu vânt din pupa. Dacă suntem români?! Da, suntem români! Urmează un scurt prolog de laudă a românilor, cu referiri elogioase la adresa şefului statului şi a vizitei întreprinse în Turcia. Apoi se trece la subiect. Are un prieten, mare negustor de blănuri şi haine de piele, care ştie foarte bine româneşte. Ne va face preţuri ieftine. Mă rog. Dacă vrem să vizităm Aya Sofia… Dar magazinul prietenului său este unul din cele mai bine asortate din Istanbul… Să vizităm Aya Sofia liniştiţi. El ne va aştepta cu răbdare. Simt că mă bântuie ideea să trec în tagma negustorilor din isnaful blănarilor. Se pare că domină această parte a Istanbulului. Că alcătuieşte o adevărată mafie.

Aya Sofia. Sfânta Sofia. Nu intrăm în polemică cu pliantele turistice care se cam contrazic. Rămânem la ideea că a fost construită de Constantin cel Mare în 325, reconstruită de Justinian în 532 şi reţinem cuvintele acestuia care fac încă ecou sub bolta uriaşă, pe cupola căreia tronează fascinantul mozaic reprezentându-l pe Pantocrator: „Slavă lui Dumnezeu care m-a judecat demn să împlinesc o asemenea operă. O, Solomon, te-am învins!“ Destinul cultic al superbului monument arhitectonic s-a încheiat o dată cu cucerirea Constantinopolului. Refugiaţi aici cu răsmiile, mai ales femeile şi copiii, lăcaşul s-a transformat într-un imens abator uman. Cuceritorul a intrat în el călare. Gestică avertizând Apusul necredincios, asupra soartei pe care i-o rezerva. După delirul sângeros al victoriei, Constantinopolul vechi a început să lucreze tenace la surparea Istanbulului abia născut. Dintre armele cele mai perfide, bizantinismul a folosit cu predilecţie corupţia. Corupţia cu o mie de capete şi trei mii de limbi aurite. Corupţia care, rând pe rând, a năruit pilonii măreţiei otomane, credinţa nerevizuită de cazuişti, austeritatea moravurilor, disciplina de fier a oştirii, simplitatea administraţiei. în 1935, Atatürk, marele bărbat al Turciei moderne, sensibil la sensurile istoriei, a transformat Aya Sofia în muzeu. Ne lăsăm pătrunşi de măreţia întregului. Lăcaşul transcende scopul căruia i-a fost dedicat. Transcende sentimentul religios. Mai curând vorbeşte de măreţia umană care îşi caută un pandant sau o explicaţie în măreţia divină. Ce savantă şi impecabilă ştiinţă a acusticii! Cum vor fi răsunat sub bolţi corurile bizantine, cum se vor fi auzit başii şi baritonii, dacă şoapta noastră prinde consistenţă şi se amplifică sonorizată la limpezimea cristalului? Cum vor fi intrat în interferenţă vie culorile reverberate din marmurile policrome ale pilaştrilor uriaşi, din aurul ornamentelor, al mozaicurilor, al odăjdiilor, din ivoriul şi argintăria lucrată în fir de păianjen, strălucirea pietrelor preţioase cum va fi

transfigurat chipurile femeilor, pe al curtezanelor venite să-şi arate splendoarea trupurilor şi a veşmintelor somptuoase; Dumnezeule mare, ce spectacol fastuos, Dumnezeule mare, cum ştiau aceia să folosească bogăţia împodobindu-şi viaţa, ce har al măreţiei aveau şî ce vocaţie a voluptăţii de a trăi!… Deposedată de oamenii care-au gândit-o şi construit-o conform viziunii lor despre raportul om-divinitate, răspunzându-şi fabuloasei lor bogăţii cu bogăţia ctitoriei lor, Sfânta Sofia pare pustie şi străină, populată de grupuri insignifiante de turişti meschin îmbrăcaţi. Nota distonantă o dau câteva perechi de vikingi, ei bărbaţi înalţi, bărboşi, purtând ochelari, ele frumoase blonde nordice în blugi sumeşi şi sandale, lăsând să se vadă călcâiele negre de praful umbletelor pe jos.

Puiu este un meticulos. Exploatăm la maximum contravaloarea ridicată a biletului de intrare. Săpăturile din incinta Sfintei Sofii, depozitul arheologic, cimitirul otoman, mereu urme ale trecerii sub lumina verzuie, păstoasă de sub arţarii, platanii şi castanii seculari. Este **o** tragică întoarcere în timp roasă de aceeaşi întrebare defetistă. De ce?… Lumina verzui-păstoasă şi tăcerea de sub bolţile vegetale se amestecă într-un vaier prelung, modulat straniu cu zgomotul metalic al Istanbulului modern.

Afară ne ia în primire misitul blănarului care ştie româneşte. Drumul duce în coborâş abrupt pe lângă o cazarmă în curtea căreia soldaţii fac program administrativ, într-un cvartal ciudat de case străvechi, modernizate prin adausuri de vitrine enorme. Suntem pregătiţi să-l gâtuim pe misit la cea dintâi mişcare incorectă. Negustorul ne iese în cale cu câţiva zeci de metri înaintea magazinului (O, zei ai comerţului socialist! Faceţi câteva reciclări la Istanbul, veţi muri de ruşine de zeci de ori pe zi, şi poate, cine' ştie, scăpăm de ţâfnele voastre agramate, de acreala voastră sătulă, de dijmele şi zeciuielile voastre, pentru totdeauna!).

Sofa acoperită cu blănuri. Magazin aranjat de un decorator iscusit. Scară interioară care duce la etajul-magazie. Toate hainele din piele, mantourile, blănurile pentru copii, scurtele, sunt identice cu cele văzute până acum. Diferă decorul. Negustorul. Modul de a se tocmi. Omul, tip de anatolian voinic, mustăcioară trasă din tradiţie spre Clark Gabie, ne serveşte ceaiul tradiţional, ne povesteşte drumurile lui de afaceri şi turistice în România, promptitudinea cu care o valiză şi paşaportul uitate la Cluj i-au fost remise la Bucureşti, după care atacă problema problemelor: cu ce plecăm din magazinul lui? Cine naiba are nevoie de blănuri, cum pot fi acele blănuri ţinute în atmosfera umedă a iahtului, noi abia plecăm spre Sud, cum vor arăta ele când vor lua apă sărată la argăseală, preţurile sunt moderate, tentante, omul ne umple cu cărţile de vizită specifice, adică numele proprietarului şi fotografia, numele magazinului, adresa, numărul de telefon. Abia înţelege că suntem cu

un iaht, că plecăm în Egeea şi că nu avem loc la bord. Asta nu-i scade politeţea. Nu este nimic. Când vom reveni la Istanbul, să nu-l uităm. Suntem conduşi în stradă cu alai. Am scăpat… Drept compensaţie, Puiu vrea să vadă Topkapî. Palatul fabulos al sultanilor, haremul, muzeul cu bogăţiile lui din O mie şi una de nopţi. Iată-ne prezenţi la Bab-i-Salam – Poarta Salutului, străjuită de askeri cu arma la picior. S-a închis. Este ora 18.40.

Ne lăsăm purtaţi pe sub platanii uriaşi de fluxul vizitatorilor întârziaţi ca şi noi, spre noua atracţie a parcului care mărgineşte muzeul arheologic. Un uriaş sarcofag din sticlă, vegheat de un marinar otoman din secolele de glorie.

Desculţ, şalvari bleumarin scurţi cu ornamente, ilic roşu cu suitaşuri de argint, turban, lance. La început am crezut că este un manechin, într-atât stătea nemişcat şi avea obrazul bine dat cu fondul de ten al machiajului, care făcea verosimile mustăţile regulamentare. Apropiindu-ne, ne-am dat seama că este un soldat adevărat, „corpul de gardă“ era improvizat alături, într-un cort, sarcofagul aparţine marinei militare şi conţine ca exponat principal un superb caic de plimbare aparţinând cândva favoritei unuia din sultanii secolului XVIII sau XIX! Lung de aproape 15 metri, cu forme suple, armonioase, având prova şi pupa lucrate în arabescuri aurite, caicul are echipajul la posturi, un dublu rând de vâslaşi purtând fesuri roşii, în ilice găitănate, şalvari albi, de data asta manechine, după cum manechin este frumoasa favorită aşezată graţios la pupa, îmbrăcată somptuos pentru plimbarea ei pe Bosfor. Arme şi uniforme ale marinarilor otomani din diverse epoci conturează un univers şi un stil. Caicul este un cap de operă. Atât în concepţie cât şi în execuţie. Ce meşteri… Ce meşteri divini! Fără ca skipperul s-o vrea, comparaţia se impune. Zdrobitoare. Pseudomeşterul din Medgidia iese descalificat pe-o veşnicie de veşnicii. Noroc de don'Giacoppo care restabileşte echilibrul. Coca lui Hai-*Hui 2 nu* este cu nimic mai prejos… Odată echilibrul restabilit, ne rupem de sub vraja palatului Topkapî şi coborâm în cartierul labirintic unde domneşte zeul automobil. Puiu îşi începe investigaţiile la galop. Se apropie ora închiderii magazinelor şi noi vrem să ridicăm velele încă în seara asta.

— Bujii Champion?… Stupoare. Nu există bujii Champion. Sunt zeci de prăvălii auto, uşă în uşă; dar n-au bujiile de dimensiunile solicitate. Ca pretutindeni în Istanbul, apare tânărul amabil, bun cunoscător al englezei, specializat în comerţ. Ne conduce la o butică modestă, înţesată numai cu rafturi conţinând bujii şi accesorii electrice. Proprietarul consultă un catalog. Este plin de solicitudine. Găseşte bujiile corespunzătoare stasului solicitat. Ne cere 600 de lire turceşti. Plătim 600 de lire turceşti pe două bujii, ne salutăm ceremonios şi ne întoarcem la Galata, prin vânzoleala care marchează sfârşitul zilei

comerciale. Podul Galata nu-şi dezminte tradiţia. Navele de pasageri vin şi pleacă de la cheuri, pe flotoarele şi pilonii lui sunt amenajate buticile anticarilor, cafenelele, pescăriile, bărcile pescarilor sunt trase lângă cheu şi peştele abia prins este fript pe loc, vârât într-o jumătate de pâine caldă tăiată pe lung, tonetele cu fructe şi storcătoare automate, producătoare de „Juis“ la alegere, portocale sau lămâi, se înşiră la capetele podului, miile de porumbei care-şi fac veacul în piaţeta moscheii

Valide se ridică în stoluri dense, circulaţia s-a transformat într-un şarpe monstruos cu şase trupuri, vapoarele de pasageri deversează miile de oameni care lucrează în fabricile, şantierele şi atelierele de pe ambele maluri ale Bosforului. Puiu cumpără din mărunţişul rămas câteva pâini rotunde învelite etanş în celofan. Vor fi şi cele care se vor mucegăi repede, devenind incomestibile.

Ca să împodobească Sfânta Sofia, Justinian a prădat cele mai frumoase temple păgâne ale imperiului. Cele opt coloane de porfir roşu au aparţinut cândva Templului Soarelui din Heliopolis. Apoi au năvălit cruciaţii creştini, plecaţi teoretic să dezrobească Sfântul Mormânt. Bătălia s-a dat pentru statutul căilor de comerţ între Răsărit si Apus. Pretextul religios a reuşit să aducă în sapă de lemn o feudalitate turbulentă, aşezată de-a curmezişul istoriei. Constantinopolul n-a fost decât o escală care i-a îmbogăţit pe seniorii rămaşi' doar pentru un veac. Apoi au venit turcii. Raptul celor opt coloane din porfir roşu a fost plătit cu vârf şi îndesat. Se pare că mereu istoria se răzbună şi că mereu are nevoie de echilibru. Ne facem loc într-un autobuz particular, dominat de un ţânc răpănos care-şi câştigă pâinea în chip de taxator. Biletele societăţii municipale de transport public sunt recunoscute şi recuperate pentru operaţiile de decontare. Ajungem la iaht pe când Riza Vural şi Adem Karadeniz se pregătesc să plece acasă. Astăzi afacerile n-au fost grozave. În schimb au pescuit şi peştele se vinde bine. Bătrânul Riza Vural ne duce la iaht:

— „La revedere. Riza Vural! Plecăm peste două ceasuri”… „Băiatul meu este acolo unde voi plecaţi. Salutaţi la el…” „Mola parâma pupa”. O briză uşoară înfioară frunzişul magnoliei uriaşe. Ferestrele blocurilor-vilă se iluminează rând pe rând. Nu ne mai ţine la Bebek, decât barbeta prova legată la geamandura prietenului nostru Riza Vural.

MEREU SPRE SUD!

Vineri 24 iunie *la ora 20,* iahtul *Hai-Hui 2* este legat cu barbeta prova la geamandura lui Riza Vural din portul de iahting Bebek-Istanbul. Skipperul a hotărât ca peste o oră să ridice velele şi să ia drum spre insula Marmara. Desigur, o plecare pe întunerec de la

Bebek în avalul Bosforului, într-un echipaj de doi, cu un motorist iniţiat doar să pornească motorul, fără să poată depana o pană elementară de aprindere sau carburaţie, presupune o doză de risc, prevenită de faptul că se va păstra iahtul manevrabil prin randa ridicată la post şi se vor evita neplăcerile derivei în cazul când va cădea vântul, prin fundarisirea ancorei aproape de cheul care, de fapt, reprezintă coasta. Skipperul cunoaşte perfect Bosforul, ştie unde sunt amplasate marile geamanduri din avalul podului Europa-Asia, ştie că godilând din cârmă, frânat de contracurent, poate acosta fie la o navă, legându-se de lanţul ancorei, fie direpţ la unul din numeroasele debarcadere care punctează ţărmul european până la ieşirea în Marmara. Etapa cea mai dificilă i se pare a fi traversarea golfului Cornul de Aur, brăzdat în toate sensurile de navele de pasageri, şalupe şi ferry-boat-uri. Planul de drum prevede un marş fără escală Bebek-Çanakkale; o escală scurtă la Çanakkale, atât cât este necesar să se facă formalităţile obligatorii, ieşirea în Marea Egee după care drum direct, fără escală, până la Mytilene, capitala insulei Lesbos. De acolo o traversare şi o escală în Samos, insula piraţilor şi a beyului Ion Ghica, cel care a reuşit să-i stârpească.

La ora 20.15 fişele de navigaţie sunt întocmite, agăţate în cuişorul lor deasupra mesei de navigaţie, hărţile aranjate în ordinea folosirii, lanterna fixată în suport, cuşeta de veghe pregătită, caricatura hainelor de protecţie la post. Musul meştereşte felinarul de vânt. Cum la Constanţa n-am putut găsi cei trei nenorociţi de litri de petrol, ni i-a adus într-o canistră din plastic, la Bebek, bunul şi săritorul Adem Karadeniz. Deci musul face plinul felinarului de vânt cumpărat de la Bucureşti. Pe lângă faptul că are scurgeri, nefiind lipit ca lumea, blestematul ia şi foc. Inconştienţa producătorului este egală cu tembelismul. Mai avem un lămpaş, tot cu petrol, cumpărat de Puiu la Oradea, ceva mai mic decât cel bucureştean şi, desigur, fără sticlă de schimb. — „Vindem lămpaşe, nu sticle de schimbi-a spus tovarăşul lucrător din comerţ lui Puiu. „— Vrei să-l iei bine, nu vrei, tot bine!“ Skipperul se abţine de la comentarii. Ar degenera în imprecaţii şi invectivă.

Recurgem la un mijloc electric de a marca lumina de drum obligatorie: lanterna multilateral funcţională fabricată la Hong Kong. Intâmplător, găsisem în Bermude, se pare, o revistă a marilor exportatori din Asia, revistă în care industria Hong Kong-ului este excelent prezentată. Lanterna pe care o scoate Puiu are proiector, lampă fluorescentă, un sistem electronic care comandă un far miniatural, galben, cu lumină pulsatorie. Skipperul este sceptic, fapt care-l mâhneşte adânc pe mus. Să lăsăm deoparte tehnica rafinată a construcţiei, materialele de primă mână, plasticul excelent; dar să nu uităm că musul este de profesie… electrician. Ce naiba! „Foarte bine“, spune skipperul. „Porneşti motorul

şi treci cu drăcia multifuncţională lângă mine. O arăţi ori spre pupa dacă vine ceva din amonte, ori spre prova". Skipperul mai cărase într-una din croaziere 50 de kilograme de acumulatori fero-nichel şi 15 kilograme de generator, maşinărie nemţească de război, nou-nouţă scoasă din vaselină; kilograme transformate în lest nefolositor. Aerul salin oxidase tot ce se putea oxida, reducând ansamblul electric de la bord la zero. Mă rog!… Oricum, chestiunea venită din Hong Kong* plus maistrul energetician!…

Ora 20.55. „Porneşte motorul." Bravo! Motorul porneşte prompt. Musul îl încălzeşte grijuliu. „Sus randa." Musul şi skipperul ridică randa la post. Se reglează balansina. Controlul întinzătorilor, al sarturilor şi - straiurilor fusese făcut din clips urcării la bord.

Ora 21.00. „Mola prova." Musul dezleagă barbeta de la geamandură. Ancora este gata pentru fundarisit. Se cuplează motorul. Peste Bosfor cerul are culori neverosimile. Ocru dens, devenit înserare, purtând voal de ceaţă diafană la înălţimea crestelor şi întuneric la nivelul apei. Manevrăm abil printre zecile de iahturi ancorate în acvatoriu. În trei minute dublăm capul Arnavutkioi. Atunci se întâmplă să plonjăm direct în lumea mirifică a feeriei orientale, căreia electricitatea îi satisface din plin voluptatea iluminaţiei. Pe lângă dorinţa de a câştiga o noapte de navigaţie, adică pe puţin 40 de mile, skipperul a adăugat acestei plecări nocturne, dorinţa de a-i oferi musului spectacolul de noapte al Istanbulului. Ambele maluri strălucesc sub colierele şi salbele agăţate de înălţimi, râuri de lumini scânteietoare curg spre Bosfor sau îi tivesc apele care s-au umplut de licăre misterioase, ghirlandele de neon ale podului Europa-Asia, prinse graţios de noapte, taie orizontul după un desen – gingaş, totul aparţine unei realităţi de basm, desigur sfârtecată de nesuferitul glas al skipperului, cu şi mai nesuferitul lui ton de comandă.

— Ţi-am spus să supraveghezi sectorul pupa… De sectorul prova am grjă eu.

— Dar îl supraveghez.

— Vine ceva din pupa?

— Nu vine.

Musul stă în cockpit, ţine lanterna polifuncţională pe cabină, supraveghează sectorul pupa, semnalează luminile unui cargo, cargoul ne ajunge şi ne dublează mătăhălos şi negru, auzim maşina bătând ritmic în carcasa de fier, apoi pac, proiectorul se stinge. Suntem la traversul insulei Kuruceşme, transformată în ştrand, club şi terasă-restaurant. Musul meştereşte febril. Skipperul ricanează.

— Afurisita asta de maşinărie sofisticată.

— Aprind lampa cu neon, spune musul.

— Aprinde şi Carul mare, dar aprinde ceva, fi-ţi-ar…

Gata. Musul a comutat pe lampa cu neon. Lumină care rivalizează

exploziile solare. Motorul merge rotund. Cât de rotund poate merge un motor în doi timpi. Randa cu ghiul strâns în ax ne sporeşte viteza. Podul Europa-Asia domină peisajul nocturn. Baterii de proiectoare amplasate la ambele picioare, cel european şi cel asiatic, fixându-şi spadele incandescente de lumină pe giganticii piloni de susţinere, pun în valoare cutezanţa betonului zvârlit spre înălţime.

— Treci la prova şi identifică geamandurile din tribord. Pe cele din babord le văd eu! ordonă skipperul.

Musul trece în prova. Ridică iluminaţia cu. Neon deasupra capului. Nu-şi termină bine fraza de admiraţie dăruită podului, pe sub care iahtul trece cu viteză, eind din aval urcă rapid, cu toate semnalele acustice şi luminoase de rigoare, şalupa poliţiei maritime. Far cu lumină galbenă, rotativă, sirenă, mustăţi de spumă, duduit de motor puternic.

— Atât ne lipsea. Să nu-ţi funcţioneze maşinăria. Ce amendă plăteam!

Sâcâitor skipper. Cum nu-i laşă musului zece minute de răgaz. Zece minute în care să se uite pe sine în noaptea feerică din jur.

— Gata. S-au scurs toate geamandurile.

— Ceva negru în prova tribord, strigă musul.

— Văzut. O ladă. Ori un buştean.

— Vino în cockpit să descifrezi de pe mare, ceea ce ai admirat de pe uscat.

Dublăm cu 7 noduri pe loch palatul Dolmabahce. Avem în prova Cornul de Aur cu cheurile lui fosforescente, avem colina de la Topkapî şi, proiectate pe cer, minaretele de la Aya Sofia şi Moscheia Albastră, scăldate în spoturile de lumină ale proiectoarelor, ghirlandele de becuri colorate (acolo în Forum Augusteum se dă în fiecare seară un spectacol sunet şi lumină), în vreme ce în babord se deschide perspectiva miilor de vetre de jăratic incendiind noaptea Asiei Minor. Am mai văzut spectacolul fabulos când ţintuit în Port Harem căutasem cu disperare mijlocul care să ne scoată în Marea Neagră, sau când, sătul de lăturile pe care stomatologul blonziu le deversase în Marmara, m-am întors la Bebek cu o imensă silă de mine însumi. Dublăm un ferry prin pupa, dublăm un pasager scăldat în lumini venit din insule, ne ţinem departe de şenalul navigabil, două şalupe trec ras prin babord, avem în tribord antrepozitele de la Tophane, Galata căţărată pe coasta abruptă pare bătută în diamante şi ne angajăm în raionul „B“, adică raionul Cornului de Aur. Skipperul binecuvântează pasiunea turcilor pentru iluminaţie, ca şi străşnicia cu care bărcile şi şalupele lor poartă luminile de drum regulamentare. Şalupe, ferry şi vapoare cu pasageri din toate direcţiile şi din toate sensurile…. Avem la travers Moscheia Albastră. Şi farul care marchează ieşirea din Bosfor. În babord, capul Kavak, digurile vămii, Port Harem şi golful de la Haidar

Paşa.

Ora 22.15. Am ieşit în Marmara.

Musul opreşte motorul şi-l ridică pe suport, amarându-l. Vântul bate din NNE. Cu 2—3 m/s. Desigur, mascat de Istanbul. Se ridică focul de drum. Se reglează velele. *Hai-Hui 2* pluteşte pe o mare de safir lichid. De jur împrejurul lui ard miliarde de constelaţii. Spectacolul este fascinatoriu. Musul este trimis la culcare, ceea ce şi face cu mult entuziasm, lăsând skipperului grija scoaterii iahtului din drumul maritim pe care, iată, au şi apărut din noapte trei nave eşalonate în adâncime. Skipperul constată că are tot ce-i trebuie la îndemână, plus instrumentul multifuncţional hongkonglez. Din rutină, ori poate stabilind contactul prin fluidul acela de biocurenţi sensibilizaţi de apariţia maselor metalice, skipperul se răsuceşte spre pupa.

Dumnezeule mare!

Ceva monstruos, o etravă enormă, un castel gigant acoperă Bosforul. Nava se prăbuşeşte literalmente asupra iahtului. Văzută de la nivelul apei este strivitoare.

— Alarmă! Porneşte motorul! Repede! Ne taie!

Manevra din vele este ineficace. Musul ţâşneşte ca la foc. Vede monstrul şi rămâne paralizat o clipă. Apoi se precipită la motor. O sfoară. Trei. Nouă. Nimic.

— Aprinde lanterna şi Dumnezeu cu mila.

Un ţăcănit. Plurifuncţionalul dă faliment. Nu neon.
Nu proiector. Febril, musul comută pe farul galben cu pulsaţii. Funcţionează. Mai mult. Domină întunericul. Urmărim cu sufletul la gură etrava enormă. Nu trec nici 30 de secunde şi masa gigant glisează uşor în babord. Mai mult.
Mai mult. Băieţii sunt la posturi, îşi spune skipperul, gata să-şi facă cruce cu limba în gură.

Ora 22.20. Cargoul ne dublează sumbru la nicio jumătate de cablu.

— Vedeţi, şopteşte musul… Totuşi a funcţionat.

Vântul se întăreşte. Abia o boare care ne scoate din drumul vapoarelor. În prova se proiectează pe noapte masa compactă şi înaltă a insulei Sivriada. Cu lumina albăstruie care-o marchează agăţată sub stele. De jur împrejur, depărtându-se lent, lărgindu-şi perspectiva, miliardele de vetre luminoase ale uscatului. Două falduri strălucitoare. Europa. Asia Minor.

— Du-te şi te culcă, mârâie skipperul… Şi mâine, ori repari drăcia aia, ori o arunci peste bord.

Musul râde într-un dinte. Cum o să arunce peste bord, bijuteria lui hongkongheză? Are s-o repare, probabil un contact, ceva, un fleac. Apoi murmurul uşor al apei frecându-se molatec de flancurile lăcuite. Apoi liniştea serenă a mării. Apoi marea de lumini a celor două continente şi, deasupra, abia vizibile, concurate de constelaţiile

electrice, constelaţiile din totdeauna. Cele veşnice. Stelele.

Sâmbătă 25 iunie ora 0.15. Este un cart de noapte care, el singur, răsplăteşte imperial totul. Începând cu stupidul supliciu al reamenajărilor interioare şi terminând cu nesfârşitele carturi dure din Marea Neagră. Vântul constant ca direcţie şi intensitate, ştiutul vânt de NNE cu 4—5 m/s ne poartă cu 4 noduri spre insula Marmara. La travers, insula de marmoră a Pescăruşilor. Sivriada. Întunericul este străveziu, un văl diafan leagă cer şi mare, în pupa orizontul arde mocnit, puzderia de lumini s-a transformat într-un curcubeu de jăratic la hotarul care uneşte depărtările, etrava taie valurile clipocitoare cu un susur abia perceptibil, în siajul alb se aprind miriade de lampioane verzi-portocalii şi deferlanţi blânzi, înspumaţi, tivesc cu dantele grele stâncile care veghează faleza abruptă, aproape verticală, a insulei. Din totdeauna insulele mi s-au părut că aparţin fabulosului. Unei lumi miraculoase, cu o existenţă plină de mister, tainice locuri unde popoarele mării oficiau ceremonii cultice, unde se reculegeau iniţiaţii şi, desigur, unde piraţii îşi ascundeau comorile. Aşa cum dublăm Sivriada în tăcerea abia mângâiată de foşnetul mării, cu velele adunând palida lumină a constelaţiilor, trecem uşor din realitate într-o irealitate posibilă sau într-o altă realitate imaginabilă, timpul se redimensionează după legile cosmice şi fabuloasa oră 0 ne aosoarbe în eternitate. Dublăm Sivriada ducând la bord toate legendele mării. Identitatea noastră este suma tuturor identităţilor care ne-au precedat în căutarea Lânei de Aur. Suma identităţilor care, bântuite de aceleaşi nelinişti, îşi vor căuta începând de la fabuloasa oră 0, Lâna de Aur. Vântul de NNE identic nouă şi celorlalţi, cei aflători în dimensiunile timpului, poartă iahtul spre întunericul străveziu al Mării Marmara. Drumul vapoarelor este, văzut de aici, o linie de noapte punctată cu lumini: albe, verzi, roşii, Apoi ora 0 se mistuie în sine şi peste drumul vapoarelor, tăindu-l după o schemă matematică, se etajează drumul avioanelor. Al marilor aeronave intercontinentale. Apare mai întâi o stea sub pologul bătut cu ţinte de aur. Un licăr căruia depărtarea îi anulează mişcarea. Apoi, foarte repede, lumina cu pulsaţii anihilează senzaţia de spaţiu infinit al cerului, străbătându-l pe tot orizontul vizibil. Târziu, zgomotul reactoarelor se revarsă în noapte. Acum luminile de drum ale aeronavelor încrucişează luminile de drum ale navelor. Pe deasupra iahtului trec la aterizare avioanele de pasageri lung curier. Îmi refuz identitatea de posibil pasager. Adică confortul fotoliului, al aerului condiţionat, nu vreau să' ascult glasul cântat al stewardesei care-mi spune să-mi leg centurile de siguranţă şi îmi refuz cu obstinaţie încântarea de a privi prin hublou marea de lumini a Istanbulului. Dealtfel este ora când trebuie să predau cartul. Lochul o totalizat 2849,1 mile marine. Drum compas – 180°. Vântul hărniceşte în vale. La glasul din cockpit, musul sare din sacul de dormit. Este un

obicei excelent la bord. Acela de a nu avea inerţii. Desigur, organismul trecut brusc de la starea de somn la starea activă marchează şocul, acest scurt-circuit al fiziologiei se constituie într-unul din factorii perturbatori ai echilibrului psiho-fizic, dar cum nu trăim toată viaţa pe iaht, cum singuri ne-am dorit în această ipostază, ne asumăm şi riscurile de rigoare. Musul ştie că are timp încă zece minute până să preia cartul. Există o diferenţă netă între ordinul implacabil: „— pe punte“ şi între tonul amical, fratern cu care skipperul îşi tratează musul coproprietar: – „haide, marinare, pregătirea pentru cart.“ Musul a făcut un reflex conectat la glasul din cockpit, indiferent de nuanţa acestuia. În clipa când îl aude, în clipa când glasul pătrunde stratul dens de somn, când devine perceptibil, musul sare de pe cuşetă. Atunci se face a doua interpelare, pe acelaşi ton fratern.

— Uşurel… Nicio grabă. Ai cumva ceva de băut?

Urmează un minut sau două în care musul stă pe cuşetă în capul oaselor, ţinându-şi obrazul în mâini. Sunt minutele în care se reculege. În care se ia în posesie, înainte de a se culca a pregătit un ceai fierbinte cu lămâie multă. Ceaiul se păstrează pentru cart într-un termos învelit într-o bucată de pânză scămoasă. Dacă mai este ceai, urcă în cockpit îmbrăcat de cart. Dacă nu mai este, prepară o limonadă. Ori un sirop. Apoi îşi ia cartul în primire. Apoi urmează deliciile pregătirii de somn pe care le savurează skipperul. Noaptea zeiască îi îngăduie să-şi scoată ghetele de cart. În rest rămâne îmbrăcat, minus hanoracul. Aprinde lanterna cu acumulator. Pune punctul pe hartă. Măsoară distanţa de la punctul estimat la insula Marmara. Calculează timpul estimat. Trece totul în „Jurnalul de bord“. După care rânduieşte masa de navigaţie şi se aşază pentru câteva minute pe scară, ţinându-şi capul la înălţimea roof-ului, să nu stânjenească câmpul vizual al timonierului. Controlează drumul ţinut la compas. Steaua reper. Marea.

— Atenţie! Ochii mari! Dacă este ceva în neregulă, mă trezeşti.

— Am înţeles!

Dialogul se repetă la fiecare schimbare de cart cu insistenţă didactică, dovedind, doar aparent, lipsa de imaginaţie a celor doi echipieri.

Apoi urmează căderea în somn. Adică o dedublare stranie. Cineva şi ceva din skipper se cufundă într-o magmă vâscoasă, îl încorporează pe acel cineva şi câtimea de ceva aparţinând conştientului, în vreme ce altcineva şi o câtime de altceva aparţinând aceluiaşi conştient se organizează într-un plan astral, comunicant cu restul, conectat la o stare de veghe latentă. Pe acest canal se receptează semnalele, impulsurile şi informaţiile exteriorului. Altfel nu se explică faptul că skipperul ştie când iahtul nu mai ţine drumul corect, când se schimbă vântul sau când, la Grădiştea, Stela caută o rezolvare.

— Navă în tribord. Vine pe noi, spune timonierul de cart.

Abia atunci realizează skipperul confortul cuşetei de veghe, plăcerea caldă şi pufoasă a sacului de dormit, intimitatea cabinei. Au trecut 25 de minute de somn. Ce naiba caută afurisitul aici, departe de drumul vapoarelor? Uruitul motoarelor cu reacţie de pe aeroportul Yeşilkiâi abia se mai aude. Nava se duce la Izmit. Toată Marea Marmara este ţesută de drumuri care o taie cruciş şi curmeziş.

— Ce lumini arată nava, marinare?

— Alb, roşu, alb.

— Deci?

— Trece din tribord în babord.

— Ţine tot aşa. Altceva?

— La orizont, 10 grade în prova babord, o altă navâ.

— Mda! Să vedem ce vrea.

Dialogul la fel de tern, la fel de didactic, la fel de monoton s-a încheiat. Noaptea trece peste iaht, scuturându-şi poalele pline de stele. Caicul este un caic-cargo, ne dublează aproape, ducându-se la Istanbul sau în insule, târând la remorcă barca de rigoare. Somnul, celălalt, vâscos şi greu, stă agăţat de picioarele skipperului, de plumb.

… între orele 11.00—12.45 vântul joacă. Marea este o bucată de dumnezeire, dacă superba armonie a Totului îngăduie Părţii s-o reprezinte în esenţă. În cerul din ce în ce mai puţin albastru se răsfaţă în sidef translucid câţiva cumuluşi de timp frumos. Nu suntem decât noi, marea, cerul şi norii cumulus de timp frumos. Zi magnifică de turism nautic. De croazieră estivală. Ceas ferice, savurat cu voluptate în lenevie, tolănit la puntea prova. Scăldat în lumină, toropit de căldură, cufundat în albastru marin şi-n bleu-ciel. Un pescăruş, fulger alb. Şi iarăşi cerul. Şi iarăşi marea. Şi sentimentul vag, leneş, că apele mării îţi inundă venele. Că fragila carapace care te desenează şi-a deschis porii şi că humorile şi pulsul se întorc în humorile primordiale şi în pulsul lent al veşnicelor metamorfoze.

Ora 13.30. Se ridică vântul de NNV. Creşte repede şi se stabileşte la 6—7 m/s. Siaj, valuri de etravă, soare şi în prova babord, decupaţi din cerul transparent, munţii sălbatici ai peninsulei Kapidagî. Pentru a profita de vânt, skipperul hotărăşte să renunţe la peisajul sălbatic din strâmtoarea Marmara în favoarea vitezei. Va dubla insula Marmara prin vest. Este o după-amiază care prelungeşte benefic minunile ceasurilor anterioare.

Ora 15.55. Dublăm insula Marmara. În tribord avem drumul vapoarelor şi dincolo de el înalbăstresc văzduhurile munţii Tekirdag. Europa revine spre Asia Minor. O emoţie ciudată încarcă peisajul, prin el însuşi un pastel delicat. Skipperul apropie iahtul de coasta abruptă a insulei. Doar facem turism nautic. Zeci de sinuozităţi neaşteptate, stânci uriaşe, pante verticale, poteci, pini piperniciţi, case sihăstrite în

tăceri absolute, golfuri pline de reverie. Musul a adus cu el un radio-casetofon elegant, împodobit cu baghete cromate. Nu l-am folosit nici măcar să ascultăm buletinele meteo… Peisajul, dulcea plutire pe marea de un albastru dens, cere muzică. O anumită muzică. Pe benzile musului există şi o asemenea muzică. Născută din acest peisaj. Aparţinând sudului. Solară, învăluită într-un abur de melancolie, cantabilă, evocând orientul şi deopotrivă marea. Plutim în vis. Simţurile noastre iau în posesie realitatea cu o voluptate eterică. Forme şi culori, volume şi spaţii, aerul salin, odorile de răşină şi iod, de alge şi stânci însorite, dulcele clipocit al valurilor şi melodiile în surdină, susurul vântului, roşcatul de vulpe al coastelor, albastrul mării şi albăstriul aerului, nuanţele, zecile de nuanţe, albul imaculat al minaretelor, portocaliul velelor, pată suavă de culoare, castelele navelor… Realitate şi dulce alunecare în vis. Musul ştie când trebuie să tacă spre a înţelege… Apoi auzim hâriitul mecanic al concasoarelor. Al fierăstraielor care taie marmora. Apoi vedem carnea insulei dezgolită impudic. Carierele de marmoră. Debarcaderele mici unde trag caicele şi barjele. Blocuri de marmoră. Alb-cenuşii sub umbrele pufoase. Vraja s-a rupt. Omul îşi demonstrează lacoma lui destoinicie. Insula se scurge în babord învăluită în vraja melancolică a unei singurătăţi aproape biblice. Vântul se întăreşte. Între insula Marmara şi Hayrsâzada atinge 10 metri pe secundă. Bătut de soarele trecut spre asfinţit, monolitul stincos, ridicat pieptiş din ape, are austeritatea aspră a unui post militar izolat între cer şi mare.

Ora 19.15. Intrăm în partea largă a strâmtorii Dardanele şi în drumul vapoarelor. Peninsula Karaburun, ospitalierul portuleţ Karabiga, insulele Paşalimani şi Avşa rămân în pupa babord, împreună cu amintirile atât de contradictorii ale celeilalte croaziere, povestită în cartea *Din nou spre Sud.* Aglomeraţia obişnuită. Cargouri, petroliere, caice-cargo vin dinspre Gelibolu sau se duc spre Gelibolu. Circulaţia se face spre coasta din tribordul navelor. Pe ţărmul european pentru cele care vin din Marrnara, pe ţărmul asiatic pentru cele venite din Egee. Este loc suficient în ambele sensuri între nave şi coaste. Deocamdată, având vântul cu 10 metri pe secundă, ţinem la mijloc. Musul, pregăteşte lanterna cu acumulator. Ştim. Vom avea o noapte grea. Probabil fără somn. Mereu în prova navelor. Navigaţia prea aproape de coasta europeană este periculoasă din pricina fundurilor mici. Prea aproape de coasta asiatică, cu localităţi puţine, lipsită de lumini, dublată de stânci, nerecomandabil. Peisajul cu vapoare este încântător. Adică vezi un şir de nave urcând strâmtoarea, dublat de alt şir care-o coboară. Navele mai rapide le dublează pe cele mai lente. Desigur, fără a se obosi să le semnalizeze intenţia prin cele trei semnale sonore regulamentare, pe care le învăţasem cu atâta osârdie pentru examenul meu de skipper… Una este ceea ce scrie la RIPPAM

şi altceva se petrece pe mare. Deci, ochii mari, musule!

Scade vântul. Ca retezat.

Ciudat.

Cercetare rapidă a cerului. La naiba. Ce înseamnă culoarea asta violacee, ce înseamnă cirro-stratul aruncat în cer, imensă coadă de păun răsfirată între munţii Tekirdag şi Kapidagî?

Ciocanul de vânt este atât de violent, încât iahtul se culcă în babord. Skipperul smulge scota randei din crocodil şi o filează cu ghiul în sart. Rafale de vânt. Din ce în ce mai violente. Se aude pârâitul focului de drum. Începe să se deşire pe cusătură sub colţul de fungă. Iahtul pleacă din catapultă. Marea se montează pe loc. Înghesuită între ţămuri, gâtuită în gura îngustă de la Gelibolu, se înalţă în valuri înspumate. Grenul, beţivan înrăit, înghesuie masele de aer în strâmtoarea transformată pe loc în iad. *Hai-Hui 2* nu mai poate suporta suprafaţa velică pe care o poartă. Catargul refăcut de Iacob şi matiselile lui Sandu ţin excelent. Volta sub vânt. Totul pârâie.

— Puiu, treci la prova şi schimbă focurile. Ia o terţarolă la randă.

Se pare că musul îşi dă testul cheie. Sau unul din testele cheie. Schimbarea focului, manevră curentă la bordul iahturilor cu vele, devine dramatică. Grenul îmi biciuie musul cu pleazna scotelor. Fără focul de drum *Hai-Hui 2* devine greu de guvernat şi de ţinut în patul vântului. Puiu se luptă să-şi păstreze echilibrul pe puntea prova îngustă şi săltăreaţă, luptă să stăpânească vela fluturând bezmetic, să înlocuiască focul de drum cu cel de furtună, s-a mai vorbit de povestea asta, ea se repetă după cum se repetă aidoma întregul scenariu luat mereu de la capăt în cărţile cu *Hai-Hui 2.* Cu randa la două terţarole şi focul de furtună, iahtul readus la drum realizează 6—7 noduri, navigaţia transformându-se din turistică, în sportivă. Coborâm spre Gelibolu printre cele două şiruri de nave în drumuri paralele. Se apropie întunericul şi luminile noastre de drum sunt în suferinţă. Experienţa cu felinarul de vânt care-a luat foc ne face prudenţi faţă de celălalt felinar de vânt rămas în rezervă, lămpaşul achiziţionat de Puiu la Oradea. Drept urmare, electricianul bordului încearcă să rezolve ecuaţia complicată a lanternei polifuncţionale „made în Hong Kong". Lucrează în cabină, concentrat şi indiferent la restul universului, ca orice ardelean care se respectă. Skipperul îşi împarte atenţia între circulaţia navelor, pilotajul iahtului şi operaţiile migăloase reluate în n variante de musul revenit parţial la profesia lui de bază. Navele sunt deocamdată cuminţi, stând una în siajul celeilalte, lăsând banda din mijlocul drumului maritim liberă pentru *Hai-Hui 2.* Grenul îşi Vede de treaba lui, opintindu-se zadarnic. Abia i se mai dă atenţie. Cu velatura de furtună, iahtul s-a transformat într-o lebădă suplă şi ferice. Musul a deşirat o seamă de firişoare, a scos o piesă „electronică", adică un sistem liliput şi sofisticat de comandă, pe care nu-l poate descifra în

lumina plumburie a amurgului şi, foarte târziu, la lumina bravei lanterne cu acumulator, reuşeşte să stabilească un contact direct pe un singur sistem de funcţionare: al proiectorului. Se simte lezat în intimitatea lui profesională când este chemat în cockpit, să semnalizeze unui cargo existenţa noastră obscură în obscuritatea amurgului torturată de rafale. Previziunile şi rezervele skipperului faţă de ultratehnica terestră se confirmă şi de astădată. După ce s-a aprins pentru o clipită, polifuncţionala decedează la căderea întunericului, cu câteva zeci de mile mai la sud de punctul unde a decedat generatorul; adică după o săptămână de tratament intensiv cu aer marin. Chestiunea este limpede şi fără echivoc. Echipamentul de iahting trebuie să fie echipament de iahting, conceput pentru mare, rezistent la agenţii patogeni ai mediului marin, testat riguros, executat în serie, etanşat şi aşa mai departe. Excelentă concluzie, nu avem asemenea echipament la bord în afară de loch care tratat nedemn face tot felul de comicării, minţindu-l pe skipper cu neruşinare, noaptea cade neagră peste strâmtoare şi, vrem nu vrem, cartul în doi s-ar impune dacă la bord ar exista un alt cart de doi bine odihnit care să ne schimbe. Este evidentă a doua concluzie impusă de furtuna în rafale, întuneric şi densitatea traficului. În această parte de. Lume, este bine să faci croaziere cu vele; ori având echipaj de minimum trei, când nu dispui de un motor im-bord şi ţii neapărat să navigi ziua şi noaptea; ori, când nu vrei aglomeraţie la bord, atunci să dispui de un iaht dotat cu motor im-bord, perfect utilat tehnic. Cum *Hai-Hui 2* nu acoperă niciuna din variantele de mai sus, skipperul se duce la culcare, nu fără să-i reamintească musului toate provele negre văzute de acesta în nopţile lui de iniţiere, încheindu-şi pledoaria cu răsştiutul consemn:

— Mă trezeşti imediat ce…

Acest „imediat ce…“ se întâmplă la câteva minute după ce skipperul s-a întins pe cuşeta de veghe echipat de cart, fără să-şi mai scoată nici hanoracul, întrupat într-o formaţie de trei cargouri navigând în şir cu intervale foarte mici între ele. Noaptea este de păcură. Coasta europeană punctată de luminile localităţilor mai dense la sudvest de Şarkoy se desenează sumbru în tribord. Skipperul renunţă la plăcerea de a lua relevmente la uscat, plăcere care în c**o**ndiţiile de navigaţie de aici se transformă în răsfăţ inutil. Drumul vapoarelor este tras perfect peste apele strâmtorii. Controlat cu compasul, el duce direct la gura strâmtorii Gelibolu. Singura grijă a echipajului este de a feri iahtul de navele prea agresive. Se realizează planul de drum stabilit iniţial. Adică ieşim doar un cablu-două din drumul navelor care coboară strâmtoarea spre a le avea mereu în babord. Şalupele de pasageri, ori caicele care fac legătura între localităţile de pe cele două coaste nu par a se fi hazardat în mare. La ora 22.45 vântul cade net, apoi se ridică briza de noapte. Cu velatura de furtună iahtul devine moale şi

molâu. Musul este chemat să schimbe focurile şi să dezlege baierele de terţarolă. Skipperul preferă să rămână la eche atâta vreme cât va putea rezista, în loc să fie trezit la răstimpuri dese şi imprevizibile.

— Dacă se întăreşte iarăşi vântul? mormăie musul… Dacă vine iarăşi un gren?… Este noapte, este…

— La manevră! N-o să prindem mucegai aici!… Vine grenul, schimbi velele şi gata!

Skipperul intuieşte colţul pe care-l scoate musul. Adică „sigur, una este să stai la eche şi alta să faci acrobaţie la prova“, tocmai pentru că intuieşte, tocmai pentru că gândul nu trebuie nici măcar să treacă la câteva cabluri de iaht, necum să sălăşluiască sub căciuliţa de lină a musului, lasă comentariul acestuia să cadă peste bord şi să se înece. Briza se întăreşte până la 6—7 metri pe secundă. Cu velele de drum la post, iathul redevine el însuşi. Undeva în tribord, dincolo de coama sumbră a peninsulei, pentru că, acum, Europa trimite în mare o peninsulă prelungă, se bănuieşte golful Saros şi Egeea. Aigaion Pelagos… De unde atracţia asta aproape halucinantă pentru marea văzută într-o înserare şi o noapte de martie de pe duneta navei-şcoală „Mircea“? De unde chemarea plină de o mie de mii de şoapte magice, de unde fascinatoria atracţie spre mit şi sacerdoţiu, spre geometria lucidităţii fabuloase; de unde chemarea nostalgică spre insulele în care conştiinţa de sine a umanităţii europene s-a desprins din mitologie, hărăzind spaţiului egeean dimensiunea lucidităţii şi, deopotrivă, pe aceea a irealităţii? Mă ştiu până la traci şi de la traci mă rătăcesc în mine însumi spre aspra Sarmizegetusa sau spre Orfeu, sau spre Homer şi Arhiloh. Mioriţa nu este decât un popas în drumul de la Templul Soarelui din Grădiştea Muncelului, la Templul Soarelui din Insula Şerpilor, Donarisul şi apele Pontului trec deopotrivă prin mine şi din totdeauna am băut înainte de a porni la drum sau la luptă, apă neîncepută. În nopţile de Sânziene am trecut cu tălpile goale prin roua de după miezul nopţii, m-am îngropat călare şi înzăoat ca să pot ieşi la chemarea buciumelor şi nu ştiu cum am ajuns la Troia pe corăbiile aheilor, dar pe aici am trecut mereu, pe când luminile din tribord se numeau Lysimachia, iar cele din babord, Parium… Oricum, noaptea face vrăji. Umple întunericul cu ochi fosforescenţi: albi, verzi şi roşii, o umple de sunete ciudate, de foşnete şi murmure tăiate la răstimpuri rare de glasul cunoscut, morocănos şi acru:

— Puiu!… Semnalizează-i ăstuia că existăm!

Este *duminică 26 iunie, ora 03.12* când orizontul din prova se tiveşte cu o foarte vagă dungă luminiscentă. De acolo, din acea zonă incertă se văd apărând luminile de drum ale navelor. Tot spre acolo se topesc luminile albe din pupa navelor care ne dublează din siaj. Apoi se înfăptuieşte magia întruchipării celorlalte lumini. Necălătoare. Dunga vag luminiscentă se personalizează. La început câteva puncte

fosforescente, de un albăstriu palid, decolorat. Mai apoi mici globuri luminoase aşezate în întuneric după desene capricioase. Lentoarea plutirii cu vele care dilată timpul peste obişnuinţele cotidianului terestru aduce târziu, în prova, conturul înalt al coastei, lumina care balisează bancul Zincinborzan, farul de pe capul Qankaya, marcând intrarea în strâmtoarea Gelibolu, desenul oraşului. Suntem la capătul uneia din etapele dificile ale croazierii. Ne rămâne să străpungem limita de sud a croazierelor cu *Hai-Hui 2* şi să învingem în doi, strâmtoarea Dardanele. Se luminează de ziuă. Briza îşi dă ultima suflare. Ora 05.20. Ne dublează venind din ţară nava *Breaza.* Explozie de entuziasm la *Hai-Hui 2.* Fluturăm caschetele. *Breaza* trece impasibilă la câteva cabluri în babord. Skipperul înhaţă porta-vocea. Lansează o chemare patetică. Cine naiba s-o audă de pe comanda înaltă şi la ce bun să se deranjeze ofiţerul de cart când afară este un frig umed nesuferit şi nava se angajează în strârntoare?

Ora 06.35. Vântul a căzut. Dublăm cap Çankaya scurşi de curent. Sub lumina crudă a dimineţii, Gelibolu, neuitatul port al prietenilor mei Yakup Aksoy, Ercument şi Hüseyn Olt se îmbracă într-o diafană pâclă viorie. Skipperul îşi retează tentaţia de a acosta. Nici măcar un ceas de răgaz. La întoarcere. Avem în faţă o zi întreagă de navigaţie. Dacă formalităţile de la Çanakkale nu vor dura, după-masă ieşim în Egeea. Gândul este ameţitor. Să avem răbdare. Nu se porneşte motorul. La ce bun? Se va ridica vântul şi vom coborî strâmtoarea cu vele, 07.20. Dublăm Gelibolu într-o lentoare paradisiacă. Skipperul este bântuit de demonul curiozităţii. Cum naiba s-a putut eşua în strâmtoarea largă de peste 2 mile? Reconfortat, după noaptea de nesomn, cu micul dejun copios, skipperul aşteaptă vântul. Musul are o mie de treburi mereu sancţionate de curiozitate. Atmosferă destinsă. Soare strălucitor. Lochul a totalizat 2916,3 mile marine. Tăiem baia Gelibolu cu un vânt de 2 m/s. Peisaj estival. Turme de vaci mânate la păscut. Lanuri galbene de grâu vrâstând coastele. Iată lumina fixă care marchează fundul jos şi stâncile. O vacă bălţată îşi face baia de dimineaţă în strârntoare. S-a terminat tronsonul de autostrada Karakova—Gelibolu. Tronsonul la care se lucra în vara eşuajului. Pe ambele coaste ale strâmtorii se văd alergând automobilele… Un fel de Eden rustic cu vapoare gigant, lanuri de grâu şi vaci al căror muget se aude perfect din cockpit. Skipperul distinge în prova tribord şantierul lui Yakup Aksoy. Clădirile s-au înmulţit. Este acolo o microaşezare industrială care sugerează prosperitatea. Se taie din rădăcină ori ce comentariu privind eşuajul. Lucrul este atât de stupid, atât de meschin, atât de amatoristic încât nu merită să se reia. I se arată musului greşeala de guvernare, raţionamentul fals, locul unde cartul de-atunci şi-a pierdut raţiunea, calmul şi unde curajul opiniei a fost înlocuit cu laşitatea conformismului călduţ. Totul este rizibil. Până la tragic. În babord se

întind două mii de metri de apă adâncă. Iată bălţile pline de stuf. Iată şi barca de-atunci, purtată în amonte de un motoraş zbârnâitor. Repede, porta-vocea. Inutil. Motorul bâzâie prea tare. Şi s-a pornit vântul. Dacă nu erau pragurile de nisip, *Hai-Hui* 2-tăia bălţile, şantierul, dealul râpos şi ieşea dincolo, în golful Saros. Noroc de praguri. Şi de Yakup. Dublăm de-aproape lumina Karakova, bine înfiptă pe suportul ei metalic. „Fără comentarii! Fii calm, maiorule! Redu motorul! Scoate flapsurile şi vino la aterizare!“ Ora 09.14. Ne dublează foarte aproape nava *Granada Star.* Se duce în lume. Apar delfinii. Mari. Leneşi. Înconjoară iahtul. 09.16. Dublăm şantierul lui Yakup Aksoy. O clădire cu etaj, amplă, albă, s-a ridicat din nisipuri între vilele vopsite în ocru. Ce să fie? Pare un hotel; o direcţiune, oricum o clădire legată de şantier. Pe cală se află în construcţie trei nave. S-a modificat infrastructura şantierului. Au apărut alte vile, alte clădiri, alte magazii de materiale. Este duminică şi pe şantier nu se vede nicio mişcare. Unde să fie Yakup? Delfini. Se ridică vântul. Vântul de N.NV. Ora 09.55. Lochul indică o viteză de 7 noduri. Magnific. Plus curentul… De două ori magnific. Navigăm cu velele în foarfecă, focul de drum tangonat. Suntem la traversul capului Ciikukburun. Autostradă, coasta europenă escarpată, localităţi liliput, vile cu olane roşii între plopi piramidali; dincolo, în Asia Minor, coame teşite amorsând curbe dulci, totul într-o pâclă uşoară, străvezie, delfini, mereu delfini descriind sinusoide elegante, scoţându-şi spinările dolofane din apă, nesemănând temperamental cu saltimbacii comici, dornici de aplauze, rapizi şi curioşi din Mediterana şi mările sudului. La 11.20 dublăm cu vele fort Nara. Punctele de reper sunt explicite. Întinsurile, marele pericol al strâmtorii sunt în general balizate. Aici se intră în partea foarte îngustă a strâmtorii Dardanele care obligă la atenţie şi o urmărire riguroasă atât a traficului, cât şi a balizelor. Între Gelibolu şi fort Nara un iaht poate naviga în deplină siguranţă la două, trei cabluri de coasta europeană, conform regulelor stabilite pentru navigaţia în strâmtori. La fort Nara conturul strâmtorii se modifică la aproape 90°. Fortul Nara este aşezat pe un pinten de pământ al Asiei Minor care intră în strâmtoare. Coasta europeană îşi păstrează direcţia iniţială încă puţin, apoi, la nord de Egeabad se frânge brusc spre SSE. Până la Kilidbahâr. Coasta anatoliană se frânge şi ea apropiindu-se uşor de cea europeană la Çanakkale, unde se află gâtuitura strâmtorii. În aval de fort Nara – cetate veche şi amplasamente militare care interzic strâmtoarea – spre larg, se află o lumină fixă amplasată pe o piramidă metalică, marcând limita întinsurii. Toate navele dublează prin larg această construcţie. Curentul se întăreşte vizibil, viteza iahtului creşte. Se întâmplă un fenomen local al microclimatului, caracterizat prin întărirea bruscă a vântului, urmată de ciocane de vânt venite din direcţia înălţimii Kocacimen. Egeabad este aşezat într-un golf adânc

pe coasta europeană, de la care se face o şa largă de aproape 10 kilometri, sfârşind în Egeea, Un umăr al şeii este format de vârful Kocacimen înalt de 305 m., celălalt de vârful Oguz având 201 metri. Ceva se întâmplă în acest mic cazan al Satanei spre orele amiezii, morfologia termică nefiind greu de interpretat. Rezultatul, rafale foarte violente. Marea se montează brusc. Berbecii acoperă toată strâmtoarea. Întâlnisem fenomenul atunci când făcusem recunoaşterea auto, povestită în volumul *Cu „Hai-Hui 2“ spre Sud. A*mbarcaţi pe ferry-boat-ul care şi acum ne taie prova, simţisem violenţa vântului biciuind punţile. Trafic intens între Egeabad şi Çanakkale în ambele sensuri. Trafic intens de nave uriaşe care urcă sau coboară dublând lumina de la fort Nara. Se văd geamandurile care balisează întinsura, cheul petrolierelor în aval de fort Nara, totul se precipită, scotele trebuiesc luate la mână şi pentru că skipperul în recunoaşterea amintită nu văzuse la Çanakkale niciun port potrivit pentru iahting, dar văzuse destule stânci şi un cheu aglomerat la care acostau ferry-boat-urile; musul porneşte motorul, între 11.40 şi 12.10 se coboară până în apropierea cheului din beton de la Çanakkale, unde ne interceptează o şalupă a pilotajului şi ni se indică direcţia portului de iahting. Cum naiba nu l-am văzut? Volta sub vânt. Jos velele. Musul acţionează prompt. Dublăm digul nou al portului de iahting aşezat în golfuleţul tivit de cheul oraşului. Port de iahting edificat de curând, cu diguri solide, balize care marchează pasa, tineri care se scaldă şi plonjează la piciorul digului; ne angajăm cu motorul redus în acvatoriul liliput şi surprizele se ţin lanţ. Un cheu cu moluri în ambele borduri împarte acvatoriul în două. Iahturi. Bărci cu motor, Rondou de recunoaştere. Omul în uniformă care se precipită să ne ia barbeta ne indică zâmbind afişul de tablă pe care sunt anunţate taxele portuare. Pentru 24 de ore se plătesc 100 de lire turceşti. Da! Dar avem guri de apă la cheu, cu furtune pentru fiecare loc de staţionare, stâlpi metalici cu lumini de neon şi prize pentru a se branşa iahtul, a se încărca acumulatorii, deci o adevărată marină, plus zâmbetul primitor, plus întrebarea „cât stăm!“ Musul intră în rol de secund. Stăm câteva ore până facem formalităţile. Perfect. Plătim tot 100 de lire. Gata. Este ora 12.17. Iahtul *Hai-Hui 2* este acostat de 2 minute cu bordul tribord la cheul portului de iahting Çanakkale. Când sărim pe cheu intră în port, venind din Egeea, un superb *fifthy-fifthy* sub pavilion britanic, având un skipper şi un echipaj feminin, foarte abil la manevră.

— O familie, spune skipperul.

— Un Barbă Albastră cu haremul după el, spune musul, care se trage la patru ace şi pleacă în căutarea autorităţilor. Omul care ne taxase (avea în grijă şi parcarea auto, era îmbrăcat într-o uniformă civilizată) – îşi îndreaptă zâmbetele vizibil mai generoase spre iahtul somptuos, în comanda căruia se răsfaţă aparatura bogată de ultimă

oră, începând cu radarul. Verde de invidie, skipperul lui *Hai-Hui 2* coboară în cabina precolumbiană spre a face ordine în aşteptarea autorităţilor. Rafalele de vânt trec bezmetice peste vârful catargului. În bordul opus al cheului sunt două caice militare, iar dincolo de digul din sud, un alt acvatoriu, plin cu bărci pescăreşti. Lume la plimbare. Vânt. Soare.

Duminică. Şi începutul drumului care duce la Troia.

— *Çanakkale good!… Istanbul very good!*
— *Yes! Çanakkale giugiuk!*
— *Çanakkale good!… Istanbul very good!*

Dialogul, dacă se poate numi dialog, ţine de zece minute. Băiatul de la poliţia turistică este tânăr, simpatic.

A venit la iaht puţintel după ora fixată, a întocmit formele rapid, dar vrea să ne convingă de adevărul conţinut în cele două propoziţii, adevăr cu care suntem absolut de acord. Este foarte mândru de englezeasca lui, pe care skipperul, cu capul mare de nesomn, răutăcios şi dornic să ajungă în Egeea, o suspectează de a se rezuma la cele două propoziţii repetate cu candoarea unei plăci de gramofon. Musul diplomat îi face jocul, răspunzându-i aidoma, obligându-l pe skipper să afişeze un surâs plin de candoare atunci când mârâie:

— Dispari cu el de aici, altfel îl arunc peste bord!

Musul a învăţat să considere ameninţarea cu aruncatul peste bord drept un eufemism. Altfel, de multă vreme skipperul şi-ar fi încărcat conştiinţa cu câteva omucideri şi, desigur, ar fi umplut o bună parte din Marea Neagră şi Marea Marmara cu diverse produse aparţinând industriei electrotehnice mondiale.

Împotriva normelor stabilite de coran vrem să ciocnim cu simpaticul nostru *„Çanakkale good, Istanbul very good“* o palincă bihoreană; dar momeala nu ne succede, băiatul arată la stomac şi spune „no *good”,* demonstrând precaritatea insinuărilor skipperului vis-à-vis de englezeasca respectivă. După ce oaspetele pleacă la *fifthy-fifthy,* Puiu pregăteşte o masă suculentă. Facem plinul de apă ştiind că în insule apa este o problemă. Băiatul simpatic nu ne-a pus ştampila pe jurnalul de bord, scuzându-se emoţionant. Nu este autorizat s-o facă. La vamă. Drept pentru care secundul îşi ia din nou servieta şi pleacă să recolteze susnumita ştampilă. Çanakkale reprezintă în ideea echipajului o escală-cheie. Prin ea se iese în lumea largă, chiar dacă pentru *Hai-Hui 2* această lume largă se rezumă în vara asta la Dodecanezul de nord. Cât timp musul este plecat la autorităţi, skipperul întocmeşte planul de drum, făcându-se că nu bagă de seamă emoţia care-l gâtuie, ca şi când ieşirea în Egeea ar ţine de fabulos. Pe fişa de navigaţie şi hartă drumul de urmat este de-o simplitate perfectă. De la Çanakkale până la cap Kumkale, străbătând ultima porţiune a strâmtorii Dardanele, cu atenţie deosebită la întinsura care precede Cap Kumkale, ieşirea în Egeea, apoi drum spre sud între insulele Tavşan, Bozcaada şi coasta atingând meridianul 28° Est, coborâre până la Cap Baba, de unde va apare în prova insula Lesbos, dublarea insulei prin nord şi drum la Mytilene, pe coastă ei estică,

adică prin strâmtoarea Mytilene, având Lesbos în tribord şi coasta anatoliană în babord. Studiul documentelor de navigaţie a dus la date destul de puţin consistente. Celebrul vânt Meltemi, pe direcţia generală nordsud, se face simţit la sud de insula Lemnos, mult în afara drumului nostru. Skipperul simţise din plin forţa vântului arzător care pustieşte ierburile de la cap Kumkale, la Troia şi pe întregul litoral egeean al Asiei Minor până la Izmir şi Efes. Contează să-l folosească optim, avându-l de la trayers. Vântul acela mirosind a răşină şi a pământ arid stăpâneşte luna august. Sfârşitul lui iunie, începutul lui iulie nu este tocmai perioada cea mai fericită spre a folosi vânturile termice aflate încă în retortele laboratorului uriaş care este Anatolia. Începutul de vară, incert termic, este incert şi sub raportul brizelor de zi şi de noapte. Să contăm că, în laboratorul unde se pregătesc brizele, coasta înaltă şi aridă a Asiei Minor va juca un rol de accelerator termic. Relieful coastei presupune grenuri şi ciocane de vânt. Oricât ar fi de violente, venind de la uscat, aceste grenuri nu pot monta marea dincolo de gradul 4, drumul nostru aflându-se oricum sub protecţia ecranului alcătuit de uscat. Çanakkale-Mytilene nu se poate face decât navigând costier. Distanţa este de 95 mile marine, timpul estimat la o viteză medie de 3 noduri ar însuma 33 de ore. Marea Egeea de est este lipsită practic de flux şi reflux, Skipperii şi echipajele occidentale care au explorat-o în vederea stabilirii unor rute de vacanţă – având punct de plecare Pireul şi care au publicat rezultatele acestor sonde de croazieră însumând date-cheie, atât hidrometeorologice, cât şi privind porturile, regimul vânturilor mai ales – n-au atins insulele arhipelagului Dodecanezul de nord, în consecinţă, croaziera noastră va trebui să facă operă de pionierat sub acest aspect. Setul de hărţi posedă o hartă de navigaţie a părţii de nord a Mării Egee la scara 1:500.000 ineficientă în navigaţia costieră şi cvasinulă pentru a recunoaşte detaliile intrării în porturi şi pericolele de navigaţie din apropierea coastelor. În consecinţă, oricât de tentant ar fi peisajul, nu ne vom apropia de coastă sub câteva cabluri ziua şi sub o milă, noaptea.

Gata. Fişele sunt întocmite şi agăţate în cuişorul lor de bronz. *„Çanakkale good“* este un orăşel prosper în care s-a clădit mult în răstimpul acestor câţiva ani, iar ideea edililor privind portul de iahting este binecuvântată, navigatorii de pe iahturi găsind aici, la răscruce de drumuri, o escală sigură şi confortabilă. Singura coborâre la uscat a fost pe cheu, să văd *fifthy-fifthy Explorer,* un iaht mai mult motor-cruizer, decât velier, cu suprastructuri prea înalte; dar de un confort desăvârşit, având o timonerie de invidiat. Secundul se întoarce radios. Ştampila escalei s-a înscris pe fila respectivă a „Jurnalului de bord“. Gata. Am întârziat şi aşa două ceasuri peste planificare. Puiu ridică la post focul de furtună. Împreună luăm o terţarolă la randă. Vântul în rafale puternice, atingând 20 m/s continuă să-şi facă de cap. Este un

moment de încordare şi nelinişte când musul porneşte motorul. Adică este duminică, cheul este populat, curioşii vin să vadă iahturile şi un motor încăpăţânat având plecat deasupra lui un bărbat care smuceşte disperat o sfoară, maşinăria nerăspunzând efortului decât cu un fâsâit lamentabil – nu constituie chiar spectacolul pe care un skipper este dornic să-l dea… Pe toţi zeii! Vete*rok-ul pom*eşte prompt. Cineva ne molează barbetele. Ora 16.15. Expl*orer,* iahtul *fifthy-fifthy răm*âne în pupa. Ieşim cu motorul şi velele din portul de iahting Çanakkale. Imediat ce dublăm geamandura de intrare se opreşte motorul şi se ridică la post. Cu velele de furtună coborâm spre ieşirea în Marea Egee. Desigur, skipperul este nemulţumit de performanţele iahtului. Cu atât mai nemulţumit cu cât la sud de Çanakkale se pare că rafalele au un regim mai blând, ecranate de coasta înaltă. Skipperul face eforturi disperate să se rupă din memoria locurilor aparent somnolând sub soarele duminical, cu zidurile cetăţilor de la Çanakkale şi
Kilidbahir înfipte doar aparent anacronic în peisajul cu vile, oameni la plajă şi nave moderne urcând sau coborând strâmtoarea. Oricâtă atenţie s-ar acorda întinsurii care dublează coasta anatoliană, circulaţiei dense, oricât s-ar concentra asupra manevrelor, pentru că, împotriva rezervelor musului, skipperul a ţinut să se ridice la post velatura de drum şi *Hai-Hui 2* răspunde cu 6 noduri pe loch acestei schimbări de vele; deci, împotriva tuturor acestor ocupaţii de bord, care ar trebui să te ţină în prezentul cel mai ardent, se întâmplă acel fenomen straniu al diluţiei prezentului ardent într-un altfel de prezent, edificat de reînvierea imaginilor încastrate în memoria acestor ape şi acestor ţărmuri roşcate, cinematecă fabuloasă rulând pe uriaşul ecran panoramic al Hellespontului, supraproducţii în Agfa şi Fuji-color. Am lăsat în pupa locul unde Lysandru a distrus flota ateniană, nici n-am vrut să stărui pe lângă niciunul din combatanţi, rivalitatea absurdă dintre cetăţi, amorul propriu exacerbat până la neînţelegerea istoriei care a pulverizat forţa unei civilizaţii scânteietoare mă mâhneşte adânc; dar îmi este imposibil să mă smulg din ramătul uriaş al celor cinci milioane de soldaţi şi auxiliari pe care Xerxes îi aduce împotriva Greciei continentale, de fapt asupra Atenei şi Spartei. Nu pentru că ţărmurile sunt pline până la refuz de corturi somptuoase, de cămile şi cai, de subunităţi de cavalerie şi care de asalt îndreptându-se marţial spre poduri, nu pentru că pontonierii veghează cele două poduri de vase pe care oştirea trece de şase zile şi şase nopţi, asta fiind a şaptea zi, nici pentru că abia mă pot strecura printre cele 1200 de nave de război şi cele 3000 de nave de transport de pe punţile cărora se aferează comandanţii fenicieni, nu pentru că totul este un caleidoscop fascinant al luxuriei orientale în care purpura, blănurile de pardos, şeile bătute în diamanticale, armele, mătăsurile roşii şi albastre de Moşul înnobilează peisajul arid; deci nu această dementă

a puterii satrapului care veghează trecerea din tronul lui de aur mă fascinează; oricât de grandios ar fi în sine spectacolul dat de Marele Rege propriei lui paranoia. Mă fascinează şi mă terorizează faptul că dincolo de Hellespont, şi dincoace de el, în Asia Minor şi sub biciul cotropitorului se află patriile-cetăţi ale hexametrului, personaj proteic al acestor ape şi al acestor pământuri născut din fapt şi conţinând faptul. În intimitatea mea cea mai ascunsă sunt un homerid. În secret, am ridicat un Homereion la Grădiştea. Pe urmă iambii! Cum poate un maior să-l uite pe cel dintâi poetostaş al locului, pe răul de limbă Arhiloh, trecut pe lista protocronismului de gen ca primul poet liric al Egeei?! Satiricul iamb, aproape uitat de confraţii mai mult dedulciţi la beneficiile ditirambului, abil alcătuitor de enkomioane pline de slavă, decât la riscurile satirei, lăsată mereu în grija clasicilor, care, oricum, nu mai pot fi catherisiţi din manualele şcolare sau din ediţiile „Lyceum“ ale editurii Albatros?! Ce desartă deşertăciune, ce trufie vană la Marele Rege, crezând că va scoate din istorie hexametrul şi iambul şi mai la urma urmei şi gângavul ditiramb, cu ajutorul celor cinci milioane de soldaţi apolitici, sau politiceşte ostili federaţiei lui perfect pusă la punct să stoarcă provinciile, perfect discreţionară, organizându-i slava în sine şi măreţia în sine, pe când Homer?… De unde să bănuiască Marele Rege, destul de precar instruit în politologie, ce se va întâmplă la Thermopyle şi la Salamina? Desigur că astrologii lui, mereu cu frica în oase, i-au potrivit horoscoapele după dorinţe, nu după realităţi; iar constructorii lui navali, robi ai gigantomaniei, n-au ţinut cont de calităţile manevriere şi de forţa de şoc a flotei coaliţiei greceşti, dotată cu penticostere şi trireme, galere de luptă ale căror lopătari nu erau robi, ci bărbaţi din a 4-a clasă a cetăţenilor, prea săraci să se echipeze pe cont propriu; dar cu orgoliul de cetăţeni liberi neatins de sclavie.

Dezastrul Marelui Rege n-a spus nimic, nici unui alt Mare Rege; dovada o face istoria Marilor Regi. Navigăm cu murele în tribord prin apele Confederaţiei de la Delos. Îl ştiu bine pe Cimon, fiul lui Miltiade, comandantul flotelor reunite. Ştiu cum Atena a alcătuit flota confederaţiei, veghind ca contribuţia în nave, bani şi oameni să se dea după regulamentul lui Aristide cel Drept. Ştiu cum a fost înfrântă flota Marelui Rege şi cum Cimon a curăţat insulele spre care ne îndreptăm şi coasta Asiei Minor de garnizoanele lui, impunându-i tratatul acela umilitor prin care el, Regele Regilor, recunoaşte Marea Egee ca pe o mare grecească. Tratat prin care se leagă să nu trimeată în Egeea nicio navă de război şi că nicio navă purtându-i pavilionul, să nu se apropie de coastă mai aproape decât trei zile de marş, obligându-i astfel comandanţii să, facă navigaţie astronomică şi să renunţe la plăcerea navigaţiei costiere, asezonată cu scurte escale destinate prădăciunilor şi răpirii femeilor. Nici constructorii greci n-au fost fără prihană. Triremele lor n-au respectat legea de fier a proporţiilor, pentru

30 metri lungime peste tot, au acordat numai 3,50 metri lăţime la cupla maestră, exagerând peste cifră înălţimea operei moarte, să poată etaja cele trei rânduri de lopătari, câte 25 de fiecare etaj şi bord, deci 150 în total. Avantajul vitezei mari, 9—10 noduri la rame; al catargului purtând o velă pătrată, era anulat pe vreme proastă de uşurinţa cu care trirema şavira, lucru greu de conceput la *Hai-Hui 2,* cu toate că acesta din urmă nu este comandat de un trierarh, ci de un skipper care abia şi-a luat brevetul. Oricum, suntem la hotarul dintre Orient şi Occident, în spaţiul laborator unde cele două arii de cultură şi civilizaţie au intrat în interferenţă activă şi unde s-a fondat lumea oraşelor-cetăţi purtând în istoria lor germenul, valenţele, direcţiile de dezvoltare, latenţele istoriei înseşi… Ţinem drumul cruciaţilor, drumul în sens invers al invaziilor nautice arabe, tăiem spaţiile dominate de Troia şi mai târziu de sultanatul de Karasi. Ne strecurăm printre bastimentele de război ale aliaţilor care au vrut să forţeze strâmtoarea în primul război mondial, debarcând la Kumkale. Vedem Kumkale, peninsulă joasă, bântuită de vântul înserării, învăluită în culori pastorale, dulci.. Mustafa Kemal Paşa, viitorul Atatürk, i-a învins pe aliaţi într-o succesiune de bătălii sângeroase, morţii sunt veghiaţi de un monument auster, patru coloane din piatră hăcuite de vânt. Este ora 18 şi dublăm capiii Seddiülbahir pe care se înalţă sălbatic şi solitar obeliscul din porfir dedicat soldaţilor, pentru că Turcia modernă nu şi-a uitat vocaţia ei multiseculară, cultul eroic ridicând deopotrivă monumente într-o aspră geometrie a pietrei şi înscriind pe falezele înalte desene şi lozinci patriotice, fie decapate în pinii maritimi, fie alcătuite din bolovani văruiţi.

Nu poţi trece prin Hellespont zgâriind doar marea cu prova. Măcar de frica iambilor, dacă hexametri te lasă indiferent. Pentru că, de fapt, dincolo de cap Hellas intrăm direct în siajul triremelor aheene.

ÎNTÂLNIRI NEAŞTEPTATE

Duminică 26 iunie *1983 la orele 18,15* iahtul *Hai-Hui 2* având la bord skipperul şi musul dublează geamandura luminoasă din largul capului Kumkale şi iese în Marea Egee. Peisajul este tulburător. Foarte aproape în babord, dincolo de apa lânoasă a Menderesului Mic-Küçük Menderes – se află Troia. Mai exact, se află Novum Ilium. Iahtul *Hai-Hui 2* lăsase într-un bord sau altul citadele, localităţi, răscruci de istorie cu mult mai semnificative decât Troia. Niciuna din aceste citadele, localităţi sau răscruci de istorie, n-a avut norocul ca un Homer să se ocupe de ea. Ce înseamnă asediul Troiei, câteva mii de oşteni purtând arme de bronz, pe lângă trecerea Hellespontului de către oştirea persană? Sau asediul şi cucerirea Constantinopolului?

Ce uriaşă desfăşurarea de forţe, ce dramă răscolitoare, câtă inconştienţă politică ajunsă la scadenţă, ce fascinator spectacol tragic, totul fără Homer. Numai cu istoricii şi romanticii târzii, nebântuiţi de geniul hexametrului. O limbă joasă de pământ, cufundându-se în leiitoarea unui amurg violet, străjuită inutil de o fortăreaţă în ruină. În tribord, sub coasta escarpată a capului Hellas o altă fortăreaţă, încastrată perfect într-un orăşel militar de veghe la gura Hellespontului. În prova poleită chihlimbariu de soarele dintr-odată şi inexplicabil fără vlagă, insula Tavşan. În fundal, la sud de Tavşan, insula Bozcaada, patria unor vinuri străvechi, ofrande ameţitoare aduse lui Dyonisos când insula se numea Tenedos.

Harta mă avertizează asupra stâncilor care împrejmuie insulele, asupra adâncimilor relativ mici din lungul coastei, musul este la eche şi planul de drum întocmit la Çanakkale trebuieşte verificat cu reperele de la uscat, noaptea se apropie şi după o estimare rapidă întunericul ne va prinde exact când ne vom fi angajat în strâmtoarea Tenedos. Întreaga regiune până la cap Baba stă sub semnul interdicţiei de a debarca. Interdicţia vizează şi insula Bozcaada: aş fi vrut să înnoptăm acolo spre a recunoaşte una din bazele aheene în războiul Troiei. Văzut din cockpit, teatrul de operaţiuni navale şi terestre nu are nimic măreţ şi deosebit. Am văzut Troia, cetate din cetate, mai mult un cuib de piraţi la gura Hellespontului, am văzut de acolo Egeea şi câmpia torturată de vânt, zadarnic i-am chemat în ajutor pe Schliemann, pe Dörpfeld şi Blegen, zadarnic mi-am amintit că abia Troia VI, datând din anii 1900—1300 înaintea erei noastre, este cetatea lui Priam, distrusă de un cutremur şi că Troia VII B, cea reconstituită din ruinele precedentei, este de fapt eroina *Iliadei,* că troienii şi-au recucerit cetatea de la aheeni, şi-au reconstruit-o supunându-se spre anul 900 î.e.n. Cuceritorilor traci. Apoi au mai existat Troia VIII, şi Troia IX, care-a durat până spre anul 400 era noastră, o Troie romanizată, echilibrată, geometrizată, din care supravieţuiesc Odeonul şi amfiteatrul. Ei şi?

„Voi căpetenii Atrizi, ahei cu frumoase pulpare,
Fie ca zeii-ntronaţi în Olimp la război să v-ajute,
Troia uşor să luaţi şi cu bine s-ajungeţi acasă!
Ci-napoiaţi-mi copila robită primind aste daruri.."

Preotului Hrises i se răpise copila, frumoasă Briseis, se pare că tatăl şi fiica erau din Lesbos, unde aheii întemeiaseră o bază navală; istoricii spun că Lesbos a fost colonizată de eolieni la 130 de ani după războiul Troiei, singurul adevăr rămâne adevărul poetului, copleşitoare creaţie a geniului omenesc, cu nimic alterată de cancerul timpului, la fel de proaspătă ca acum două mii de ani pe când aedul şi-o recita pe

aceste ţărmuri violet, la prova triremei care-l va fi purtat spre insule, în Lesbos şi-n Chios şi-n Samos. Până şi pietrele cetăţilor s-au măcinat, în pulbere imperiul lui Xerxes, în pulbere imperiul Machedonului trecător şi el pe aceste meleaguri, pulbere marile ambiţii ale spadei, pulbere marile ambiţii ale legiuitorilor şi cârmuitorilor, neagră uitare peste criptele despoţilor şi tiranilor; se aprind luminile în micile aşezări semănate rar în pustietatea sălbatică a Asiei Minor, se aprind luminile pe insula Bozcaada şi marea se face violet şi cerul se face indigo şi din sud, prin mijlocul strâmtorii vine spre Hellespont o mare şi albă navă de pasageri.

… Cântă, zeiţă, mânia ce-aprinse pe-Ahil Peleianul..

Veşnicia curgând în hexametri şi noi plutind lin în *Iliada,* până când noaptea se umple de glasuri, de focurile danailor, de zveltele lor corăbii, de mânia lui Ahile şi de tot ce ţine de nemurire.

O briză blândă ne poartă până la câteva cabluri de stâncile care veghează insula Bozcaada. Desigur, n-aveam ce căuta acolo dacă nu voiam să debarcăm pe insulă; dar din totdeauna Tenedosul a exercitat asupra skipperului **o** atracţie stranie şi misterioasă. Vedem în tribord stâncile Şimali, ceva mai spre larg şi foarte aproape o spinare de piatră verde, un imens cetaceu acoperit cu o crustă de alge şi crustacee, o rană veche a continentului fărâmat de seisme, cu nimic îmbietor pentru navigator. Lumina palidă care marchează stânca verzuie cade într-un gol trist şi posac. Dublăm Bozcaada-Tenedos, cufundându-ne în noaptea din ce în ce mai halucinantă. Plutim mereu spre sud înconjuraţi de pâcle. Luminile de drum ale navelor se pierd mereu undeva mai spre larg. Micile şi palidele constelaţii ale uscatului nu spun mai nimic. Harta este pustie de ele. Rămâne să veghem până-n zori, când ar trebui să avem insula Lesbos în prova. Compasul de relevment rămâne la locul lui din cheson. Suntem în ape necunoscute skipperului, cu faimă proastă încă de la Homer.

Ceasurile de veghe trec nemilos de greu. Cândva se întrezăreşte cel dintâi semn al luminii. Apoi se nasc din văzduhul siniliu şi din marea sinilie, aburoasă, munţii cenuşii ai Lesbosului. Doar vârfurile vineţii despicate sălbatic. Se întâmplă ca skipperul să audă la bord (este cartul câinelui) o melodie stranie, ca şi când lumina fulguită din stele, mângâind noaptea, ar fi foşnit melodios. Poate să fie lira lui Orfeu; ori poate şoapta buzelor lui chemând-o pe Turydice. Gelozia crudă şi cumplită a femeilor trace care nu suportaseră demna statornicie a bărbatului însingurat. Pe care le umilise devotamentul şi care s-au răzbunat pentru dragostea lui închinată celei moarte, ucigându-l şi aruncându-i lira şi capul în spumegosul Hellespont.

Este un fel de adiere care tulbură vălul argintiu agăţat de stele şi prin pâcla diafană a preceasului dinaintea zorilor îl văd pe Neanthos, fiul tiranului din Mytilene (abia eram la travers de cap Baba şi

văzduhurile se umpluseră de ai'orae ciudate de mirt şi terebint, de răşini şi stânci udate de rouă), deci îl văd pe Neanthos profanând lira lui Orfeu furată din mormântul săpat de cei din Antissa în stâncă. Încearcă stupidul cabotin să scoată din fără harul lui, divinele sunete orfice. Pe urmă, tot scenariul se derulează exact ca în poveste, adică văd dulăii cetăţii iritându-se peste poate la stupida zdrăngăneală produsă de Neanthos, rânjind, clănţănindu-şi colţii şi mai apoi sfâşiindu-l chiar sub zidurile cetăţii Mytilene. Aud strigătele de moarte ale cabotinului şi, nu se ştie cum, îl las pradă câinilor cu o satisfacţie crudă (sacrilegiul trebuie pedepsit), îl văd pe Apollo smulgând lira din mâinile crispate ale sicofantului care încercase s-o transforme în ghioagă spre a se apăra de câini şi cum, cu un gest superb de discobol, o aruncă în cer… Da! Lira este acolo, constelaţie strălucitoare în cerul înstelat boltit peste arhipelagurile mirifice. Sunt acolo Vega şi Deneb şi Altair, stele orfice şi nebuloasa M57 de tip inelar despre care dalbul Apollo ştie mai puţine lucruri, telescoapele şi telecomunicaţiile spaţiale nefiind tocmai argumentele lui cele mai tari.

Apoi, din cer curge peste vârfurile munţilor din Lesbos o lumină zmeurie, făcându-i să ardă mocnit.

Apoi, lumina se face albastră şi cade în mare, îmblânzind-o cu o suavă pătrundere spre adâneuri. În prova se decupează ca într-un miraj fantastic insula Lesbos. Uriaşi munţi din piatră porfirie, ferăstruiţi dramatic de seisme străvechi, căzând în mare. Poale zimţate în golfuri adânci, case albe, abia nişte pete îndepărtate, porturi miniaturale, faleze abrupte, un peisaj miraculos; iar în pupa babord, înalt şi abrupt, cap Baba de pe continent. Stânci, un zid de cetate, un donjon, case semănate în panta severă. Impactul vizual cu insula este tulburător.
Legenda şi realitatea se topesc în culorile suave ale zorilor. O salbă de munţi dominând marea. O salbă de munţi abrupţi, arizi, cărora piatra dezgolită le dă un aer de disperare şi măreţie, cu toate că înălţimile lor nu ating aici în Nord o mie de metri. Nimic din ceea ce tulbură nu este explicabil. Totul s-a rafinat în adâncuri dintr-o mulţime nenumită şi nenumărată de imponderabile însumând lecturi şi vise, întrebări adresate timpului şi călătorii, ceasuri de reverie, chemări inexplicabile ale genei primordiale şi ceea ce este cu adevărat răscolitor, ţinând de parapsihologie, sentimentul participării. Acea stare interioară ciudată, declanşând biocurenţi capabili să se racordeze la un captator universal, la o memorie a speciei, prin intermediul căreia se face osmoza subiectului, adică skipperul, cu sinteza dinamică a oricărui punct geografic de coordonate istorice bine stabilite. Fără a pierde nimic din specificitatea biologică, istorică şi geografică definitorie pentru profilul lui uman care-l localizează cu rigoare în spaţiul mioritic, skipperul glisează în oricare alt spaţiu specific, găsind mereu biocurenţi de aceeaşi frecvenţă cu ai acelui „alt" spaţiu, capabili să-l

reumanizeze şi să-l redimensioneze până acolo de unde poate să comunice. Împotriva teoriilor noilor esteţi care, terorizaţi de aspectul dezagregării nucleare, au adus din nou în camerele de reanimare teoria incomunicabilităţii, ca pe una din dimensiunile de referinţă ale tragismului imanent al condiţiei umane. S-ar putea ca în spaţiul mioritic, incomunicabilitatea să aibă o sferă cu totul restrânsă, datorită unor determinări istorice. S-ar putea ca incomunicabilitatea contemporană, pentru că starea respectivă este şi ea o categorie supusă legilor dialecticei, să fie una doar aparentă, schematică, rigidizată de condiţii politice perisabile şi ca, dincolo de schema impusă, fluxul de biocurenţi ai perfectei comunicabilităţi umane să funcţioneze normal, dând umanităţii sentimentul de solidaritate responsabilă în faţa stupidităţii holocaustului şi genocidului; în faţa decalajului iresponsabil dintre Nord şi Sud; în faţa crizei de energie; în faţa neoimperialismului virulent care încearcă să-şi atribuie, stupid, rolul de Rege al Regilor, dispunând de Terra ca de propria-i batistă, fără să înveţe nimic din povestea Marilor Regi. Iată, *Hai-Hui 2* se află între cap Baba şi insula Lesbos, soarele ridicat de o suliţă pe cer izgoneşte spaima din cuvinte, incomunicabilitate rămâne o noţiune fără sens şi la bord, ca şi în petecul de mare înconjurător, se află în acelaşi timp o sumă de fapte care anulează definiţia dată de savanţi, timpului, situaţie mereu prezentă, caracterizată printr-o resorbţie într-un timp total a cărui parte suntem. Că unii s-au obişnuit să neglijeze mereu, de pe bucăţica lor de conjunctură, relaţia cu Totul, că aceiaşi „unii“ reduc

Totul la paranoia trecerii lor prin telejurnale, telexuri şi alte mijloace de informare moderne, îi priveşte. A făcut-o şi Xerxes fără să dispună de eurosau perso-rachete, lipsa asta de rachete n-a însemnat un minus de imperialism şi pe undeva pe ţărmul Asiei Minor se află Efesul, oraş-cetate care a dat figuri strălucite cum ar fi acel simpatic Heraclit, care dorea fierbinte ca Homer să încaseze o straşnică corecţie cu vergile. Dacă s-ar afla în chip de unicat, Heraclit din Efes ar rămâne doar o figură singulară. Necazul este că a făcut prozeliţi la toate nivelele şi că prozeliţii având şi funcţii de răspundere, de la împărat la impiegat de cenzură, au bătut cu vergile şi bat în continuare pe Homerizii de după. Oricum, azinoapte am dublat vechea Eolidă, este ora 7.45, vântul joacă şi ne aflăm în derivă între ruinele de la Antissa şi fortăreaţa de la cap Baba, la gura golfului Edremit. Plagiatul s-a născut o dată cu scrisul, nici măcar aici nu suntem protocronici, undeva în prova babord se află Foga-Foceea de atunci, care l-a dat pe Thestorides, plagiatorul celui pe care Heraclit din Efes l-ar fi dorit bătut cu vergile. Previziunile skipperului referitoare la microclimatul Dodecanezului de nord nu se prea adeveresc. Adică ritmul vânturilor termice, brizele, nu este cel scontat.

Jocul vântului oboseşte greementul. Între mare şi strâmtoarea Mytilene

spre care dorim să navigăm, Lesbosul trage un ecran gigant. Puiu prepară micul dejun. Skipperul îl urmăreşte cu ochi de Argus, spre a nota pe fişa respectivă ziua şi ora la care oboseala îşi va spune cuvântul. Deocamdată a pregătit micul dejun şi coase meticulos focul de drum sfâşiat de gren la intrarea în partea largă a strâmtorii Dardanele. De la Antissa trece un pescador liliput, apoi un iaht, folosind numai motorul. Marea s-a transformat într-o formă a dumnezeirii. Este albastră, un albastru de cerneală, dens şi în acelaşi timp străveziu. Atât de străveziu încât se vede cu limpezime pana cârmei, se văd formele imerse ale operei vii, se vede la verticală până acolo unde se frânge lumina, difuzându-se într-o puzderie de licăriri amăgitoare care însufleţesc adâncurile, dându-le viaţă şi mişcare. Este o lene străveche care pluteşte pe mare, apoi este un respiro al vântului, apoi îmi aduc aminte că antissienii au găsit capul lui Orfeu înfipt în lira adusă de valuri, chiar aici pe ţărmul de care ne desparte doar o milă de azurit lichid şi că, plini de veneraţie, în stânca de-acolo, desluşită limpede prin binoclu, au săpat un fel de altar-mormânt, profanat de acel Neanthos, fiul lui Pittacos, tiranul din Mytilene. Mai adesea fiul degenerat al tiranului a profanat cele sacre mai abitir decât a profanat Pittacos libertăţile cetăţenilor, acesta fiind şi motivul pentru care n-am intervenit azi-noapte să-l scap pe sicofanat din colţii dulăilor. Apollo a scăpat lira, agăţând-o în cer, este treaba lui şi salvarea lirei de prostituţia nechemării îmi este de ajuns. Briza se ridică greu. Trirema şi galera de mai târziu s-au născut din nevoia de a fi independent de acest joc termic capricios. Este cald. Ca să mă împărtăşesc deplin din Egeea, trebuie să mă scald în apele de lapislazuli. Am rămas un primitiv. Fără a trece lumea prin simţuri, aş trăi într-un deşert inert, în care ideile n-ar fi decât moartea însăşi. într-o lume a gestului-simbol, gestul instinctiv ar constitui o profanare. Deocamdată se cuvine să spăl vesela. S-au adunat boluri şi farfurii, tacâmuri şi pahare. Puiu refuză sugestia de a le spăla în găleata respectivă, luând fiecare piesă pe rând şi spălând-o direct în mare, lucru pe cât de spectaculos ca poziţie, pe atât de periculos pe mare montată. Deci skipperul se duce la prova cu găleţile, vesela şi detergenţii respectivi şi face o spălare de veselă exemplară. Se aştepta, firesc, cel puţin la aprobarea mută a musului. Asta este. Musul, o permanenţă a stării de nemulţumire la bord.

— Nu-mi place să spălaţi vesela, mormăie musul, când skipperul vine radios, cu talgerele strălucind… Aveţi alte ocupaţii la bord… Ziceaţi că vreţi să faceţi baie.

… Oh, zei! Iată un afurisit de mus care nu vrea ca skipperul să spele vesela. Ce gândire sucită şi perfect orădeană. Se întâmplă ca la 10.05 să se ridice un abur de briză.

— Sus genovezul 2!

Musul ridică la post genovezul doi. Iahtul lasă un siaj abia încreţit. Pauză de vânt. Adiere. Pauză. Adiere. Dublăm în salturi leneşe coasta de nord a insulei Lesbos, Akrotirio (cap) Nissi. Kalo Limani. Akrotirio Petinos. Insula Agios Georgios. Bucată de stâncă solemnă şi de cetate pustie. În fund, portul-staţiune estivală Petra. Totul văzut prin binoclu. Nu avem timp să ne apropiem de coastă. Nu avem timp să ne delectăm în escale imprevizibile. Este viciul epocii. Este plaga vieţii noastre la galop. Este păcatul greu al superficialităţii. Al culturii prin retină. Totul în skipper strigă: – Acostează!… Calcă în urmele întemeietorilor de vatră, a purtătorilor de foc sacru şi miei albi… Compasul-distanţier, fişele, lochul, harta, ceasul-cronometru ordonă sec: înainte. O buză verde tiveşte coasta abruptă. Buză dincolo de care se ridică aproape la verticală geologia de steiuri şi vârfuri a munţilor Kouratsonas, Skotino şi asprul, sălbatecul Lepetimnos. Urmăresc prin binoclu potecile în serpentină urcând spre şeile care-i unesc. Urmăresc localităţile, câteva case albe, acoperite cu olane, între liniile filigranate ale tamariştilor şi rotundele coroane ale măslinilor. Mă purific prin retină, umplându-mă de harul peisajului cu stâncă şi oaze de măslini.

Este ***luni 27 iunie*** *1983, ora 11,05.* Din prova ne dublează un fel de distrugător străvechi sub pavilion elen, purtând înscrise pe borduri cifrele Ol. Soarele se caţără spre meridian într-un cer alburiu, plin de neprevăzut. M-am purificat în mine, chemându-i pe zei aşijderea aedului. Este o pauză de briză şi ne aflam la traversul capului Molivos, pe costişa căruia se ridică Mithimnae aidoma cu irealul. În fundal, munţii Lepetimnos. Albaştri indigo. Între noi şi capul prăpăstios, marea. Aigaion Pelagos. Albastră-indigo. Un golf. Case albe, cubice, cu un cat, purtând fesuri roşii, urcă abruptul unei costişe pe vârful căreia străjuieşte, sumbru, cetatea. Pământ galben roşcat. Măslini. Un automobil se caţără pe o uliţă scoţând o dâră cretoasă de praf. Caut oamenii prin binoclu. Aşezarea pare pustie sub lumina tăioasă şi-n zăduful care devine torid. Pittakos a fost o mare personalitate, legislator şi om politic numărându-se printre cei şapte înţelepţi ai antichităţii greceşti. Trebuia să-şi educe fiul. Cum naiba poţi legiui şi conduce o insulă ca Lesbos, lăsându-ţi femeia şi progenitura în afara propriilor tale legi? Neînţelegând, plonjez de pe cabină în Aigaion Pelagos. O fac cu ochii deschişi, lăsându-mă dezmierdat de apele albastru-indigo. O nesfârşit de tandră îmbrăţişare, o dulcerăcoroasă îmbrăţişare, o ameţitoare îmbrăţişare învăluită de chemările pline de mister şi voluptate ale adâncului. Lumina se stinge uşor într-un licăr straniu, îmbrăcându-mi braţele în văluri de argint fosforescent. Sper ca vântul să n-aibă nicio urmă de umor negru. Ar fi suficient să împingă iahtul numai o milă spre est. Înainte de a da comenzile pentru ieşirea din imersiune o durere ascuţită mi se înfige în timpanul stâng. Ies la

suprafaţă înotând viguros. Durerea are tendinţa să-mi tulbure echilibrul. Văd chila fixă, perfect curată, fără nicio depunere, inspectez opera vie, lochul, niciun fel de depunere şi dintr-un zvâcnet mă agăţ de scara rabatabilă din pupa. Ceva neplăcut s-a întâmplat cu timpanul meu, cu urechea mea interioară, altădată mă cufundasem curent la 6—8 metri fără să simt presiunea, este un semnal de alai'mă aşa că suspend plăcerea de a plonja de pe cabină, înlocuind-o cu aceea de a înota pe lângă iahtul pus în mişcare de briză. După lungile, nesfârşitele carturi de noapte, jocul de-a prinsa în apele molatece şi licăritoare, spală de râncezeală, trezindu-mi acut un sentiment de spaimă tăioasă. Adică înot cu vigoare şi abia mă pot ţine la înălţimea provei, în clipa când domolesc ritmul, bordul lui *Hai-Hui 2* se scurge implacabil pe lângă mine, umplându-mă de disperare şi singurătate. Trebuie să reiau ritmul furibund ca să prind scara rabatabilă şi, înhăţând-o zdravăn, mă las remorcat în siajul dulce care mă umple de o voluptate carnală ameţitoare. Adie doar o briză slabă. Dar dacă se întâmplă o cădere peste bord noaptea, pe un vânt de forţa 4? Skipperul tras la remorcă în siaj este conştient până la disperare de riscurile care pândesc echipajul, jurându-şi acolo în apele albastre care-l desfată scoţându-i osteneala din trup, să facă imposibilul pentru a preveni cea mai neînsemnată imprudenţă care ar putea conduce la un accident. Puţină apă dulce în lighean şi buretele care scoate sarea din pori, încheie escapada. La ora 14.10 briza de larg se stabileşte, suflxnd viguros cu 6—7 m/s. Musul trece la eche. Skipperul face plajă la puntea prova, în tribord se scurge rapid coasta insulei. Dublăm staţiunea cu ape termale Loutra Eftalous. Se întâmplă ceva, este un fel de semisomn în stare de veghe, un fel de alunecare în timpul egeean, adică biocurenţii aceia de care se vorbea se conectează la memoria acestui spaţiu, se aude şopotul valului de etravă, se aud moleculele de apă mângâind coca, se aude vântul susurând în vele, aerul miroase a alge şi a piatră încinsă, apoi aud foarte limpede un glas ironic care-mi şopteşte la ureche:

… „Sunt deopotrivă slujitorul cumplitului stăpân al luptei, şi-al muzelor…"

Desigur, Arhiloh. Arhiloh din Păros (insula este mult la sud). Adevărat, îl iubesc pe Arhiloh, a fost prezent de multe ori la Grădiştea la ceasul când venea şi Orfeu, îl consider arhetipul războinicului poet de la care încerc să stabilesc o descendenţă a familiei de poeţi-soldaţi; dar, pe lângă limba lui ascuţită de pe care iambii sar pocnind din sfârcul satirei, are şi un caracter greu de suportat.

— Războinicului şi poetului, stimă; dar, cumetre Arhiloh…

— Treci la imnografi? — mă întrealbă subţire, întins lângă mine la puntea prova.

— Oricum imnografii au atins vârste venerabile, au avut un trai tihnit, vinul şi bucatele nu le-au lipsit, cum se pare că ţie şi celorlalţi satirici v-au lipsit până la umilinţă.

— Nu coborî principiul în esofag, zice… Iţi place ditirambul?

— Îmi place iambul.

— „Azi porunceşte Leofil – e Leofil atotputernic,

Şi toate-s pentru Leofil, n-auzi decât de Leofil.. Recită Arhiloh.

— Foarte bine, zic… Curaj pe câmpul de luptă, curaj civic, curaj în a inova poezia. Asta nu înseamnă că nu-l iubesc deopotrivă şi pe Simonides din Kos. Nu ajung în insula Kos, dar…

— Ce slavă vrei să vâri în epinikiile tale?

— Deocamdată cânt slava sportivă a lui *Hai-Hui 2.*

— Cam firavă.

— Pe măsura celor 7 metri 40 de centimetri lungime peste tot şi a sărăciei.

— Ai vrea să devii imnograf ca Simonides ca să-ti ameliorezi condiţia?

— N-am har pentru ditirambi, Arhiloh. Ţi-am mai spus-o. Nici burtă să-mi încapă pomenile. Nu vezi? Croaziera asta m-a ogârjit de tot. Carturi peste carturi. Pe urmă loviturile neaşteptate de vânt. Furtunile voastre iscate din senin.

— Erai prevenit!… Chiar dacă te rezumai să-l citeşti numai pe plictisitorul Homer.

— Pe Homer, enciclopedicul… Eşti şi invidios în afară de toate celelalte.

— Poate! Altceva?

— Încerc să înţeleg.

— Ce?

— Totul! Pe tine şi Parosul natal. Pe Sapho şi Lesbosul. Panelenismul lui Homer şi pe al lui Simonides, democraţia şi tirania, spiritul de cetate şi imensul orgoliu al fiecărui şef de clan, această zeiască mare a zeilor voştri tutelari, Salamina şi Thermopyle, Sparta şi Atena…

— Destul, zice… Vino 5 grade în babord. Înşiri înţelesuri în loc să le deşiri. Stărui să ajungi în Chios? Actul seamănă a idolatrie. Printre altele, ai să vezi un pietroi ca toate pietroaiele pe care localnicii o să ţi-l preaslăvească, spunându-ţi că pe el stătea Homer când îşi catehiza învăţăceii. Boala asta a didacticismului moralizator este la fel de vie la voi, ca şi la noi. Apropozito… Ai văzut că m-au scos din manuale?

— Eşti incomod.

— Sunt încă incomod pentru prostia sacralizată. Altceva?

— Strâmtoarea asta şi vântul ăsta puturos…

— Încă o dovadă că povestea lui Odiseu nu este o invenţie.

— Tu ai spus-o, strig bucuros că însuşi Arhiloh a recunoscut

imensa documentare pe viu a bătrânuiui şi nemuritorului aed.

— Adevărul!… Ce strugure acru!… Am fost simplu oştean, nu maior ca tine; dar constat cu tristeţe că voi, cei de astăzi, aţi abandonat iambul şi troheul în favoarea ditirambului. Vorbeai de sărăcia ta. De aici porneşte. Satură-te cu slava din enkomion, dacă iambii te lasă flămând. Te salut. Intru de santinelă. Trebuie să-mi lustruiesc armele şi scutul. Nu zâmbi. Ştiu la ce face aluzie zâmbetul tău. La scutul pe care l-am pierdut pe când mă fugăreau cei din Naxos. Mai bine un Arhiloh fără scut, decât un Arhiloh pe scut. Nu sunt spartan… Ţi-am folosit la ceva?

— Mai întrebi?

— Fii atent. Aigaion Pelagos este o mare a spaimei…'

Te las! Bun cart înainte şi vânt la pupa.

— Îl prefer de la travers…

Arhiloh ridică plictisit din umeri. Îşi ia suliţa. Ştiu ce pâine amărâtă agoniseşte cu suliţa. La fel de amărâtă ca cea agonisită cu pana de corb. Pe urmă aud tăcerea căzută peste apele de un albastru dens şi străveziu prin care întrezăresc tărâmurile de dincolo. Cerul se umple de violet şi în tribord se ridică pieptiş coasta muntelui Mirivili. Pe faleza abruptă care precede Skala Sikaminias lumina cade orbitoare. Arhiloh stă acolo, rezemat în suliţă. Desigur este doar o iluzie, el neieşind din Cyclade decât prin poezia lui şi câştigându-şl nemurirea abia după moarte. Sub coasta zimţată de piatră se vede drumeagul care uneşte satele agăţate de înălţimi: Argennos, Lepetimnos, monastirea Konstantinos, Sikaminia. Insula este plină de monastiri. Şi Arhiloh? N-a mai rămas decât vântul care ne duce spre Akrotirio Korakas, un cap teşit precedat de stânci, cu apa tulbure semnalând o întinsură. Prin largul golfului Edremit trec spre Izmir cargouri sub pavilion turcesc. Sunt vopsite în roşu aprins… Este vremea ca skipperul să ia echea. Iată Skala Sikaminias la travers. Un port pescăresc minuscul, în care sfârşeşte drumul de asfalt care dublează toată coasta de est a insulei. Pe şosea sunt 46 de kilometri până la Mytilene. Dacă vântul ţine, sper să intrăm în port înainte de căderea întunericului. Când preia cartul, skipperul ştie că cei aproape 60 de kilometri de munţi şi câmpii, alcătuind lăţimea insulei, trag între iaht şi briza de la mare un ecran impenetrabil şi că ceea ce velele lui *Hai-Hui 2* vor mai prinde pe coasta estică nu va fi decât un foarte slab răsuflet al munţilor, după toate legile termice în strâmoarea Mytilene vântul trebuind să bată ziua de la vest spre est, adică din larg spre continent. Cum influenţează regimul brizelor cei 1.630 de kilometri patraţi de piatră şi pământuri fertile ai insulei, rămâne de văzut.

Este ora 14.30. Dublăm cap Korakas vegheat de un far liliput. Dinspre Izmir vin în monom două iahturi turceşti, navigând cu motorul. Cunosc apele din moment ce se aventurează foarte aproape de

coastă. Este o peninsulă joasă, apoi cap Faros, apoi un golf adânc având în sud un al doilea cap ieşit mult în mare, Tsakmaki, mă feresc de chemarea misterioasă a ţărmului plin cu livezi de măslini, acolo sunt ruinele de la Paliokastro, acolo sub versantul estic al munţilor se află orăşelul Mantamados cu ceramica lui vestită, acolo se poate atât de lesne redescoperi istoria. Fabulez. Stau la eche, Puiu răpus de oboseală doarme pe cuşeta de veghe, deci stau la eche şi fabulez. Ştiu că ardenta Sapho fusese urâţică, pasiunea ei pentru colegienele pe care le instruia întru arte face încă să plutească un ce inefabil peste livezile de măslin şi crângurile cu tamarişti negri, un ce inefabil, vag concupiscent, de o voluptate subtilă şi rafinată, după-amiaza se umple de culori palide, echivoce, plin de o infinită graţie şi ştiu că nu voi auzi acordurile poemelor saphice decât atunci când se va lăsa noaptea şi luceafărul va veni la întâlnire sclipind complice în întunericul uleios. Plutim ca-n vis cu murele în tribord şi 5 noduri pe loch. Briza pare să rămână constantă. Coborâm spre sud-sud-est dublând Akrotirio Tsakmaki. în golf bărci de pescuit. În babord strâmtoarea şi, desenaţi cu violet, munţii din Mikra Asia. Asia Mică. Vechea Eolidă. Este o singurătate deplină, macerată dulce în lumina violacee reflectată de munţi. Clipa se dilată, absorbind timpul într-o perfectă uitare de sine. Coasta dantelată se scurge lent în tribord, dând sens mişcării. Apare în prova Nissi Tokmakia, miniarhipelag de insule pleşuve. Îmi cenzurez din nou tentaţia de a intra între insule şi coasta care se arcuieşte spre interior formând Ormos Makri Gialos, adică golful Makri Gialos în fundul căruia se zăreşte portul Aspropotamos. Este o boare străvezie de pâclă, în golf sunt bărci şi iahturi la pescuit, insulele, doar ghebe de piatră şi pământ arid, merită să fie văzute de musul care este trezit fără milă, apoi se face ora 16.45 şi briza abia-şi mai trage sufletul… Skipperul osteneşte să noteze în „Caietul de cart“ tot ce i se pare important pentru cei care-l vor urma pe acest drum egeean. Adică faptul că briza se vede vălurind marea la două mile în babord, că acolo s-ar afla condiţii mai bune de navigaţie decât sub ecranul ’insulei, dar că ceea ce s-ar câştiga în viteză s-ar pierde ca peisaj şi cunoaştere, atâta cunoaştere câtă poate fi agonisită dublând o coastă cu 1 nod şi explorând-o avid prin binoclu. Skipperul îşi dă seama cu o disperare acră de imposibilitatea de a se asimila dincolo de o comunicabilitate la nivelul intelectului. De faptul că puntea pe care-o aruncă spre Lesbos este una fragilă, mai mult lirică şi că retrăirea istoriei nu-i asigură decât vag contactul cu esenţialul şi cotidianul. Croaziera cu vele nu este mijlocul cel mai fericit pentru a redescoperi lumea. Mai întotdeauna lumea rămâne dincolo de portul de escală, adânc în interiorul continentelor, porturile fiind mai adesea un fel de federaţie mondială în care specificul naţional cedează teren în favoarea unui specific portuar, unde numai ochiul foarte atent poate detecta coloritul acela

unic, sonul unic care individualizează şi narează povestea locului cu tot ceea ce particularizează şi esenţializează. Oricum, limitele skipperului sunt lamentabile. Şi-atunci?… Lecţia se învaţă bine şi dublând Lesbos la câteva cabluri. Lesbosul, o insulă de numai 1.630 kilometri patraţi care-a stat secole sub bizantini, cruciaţi, piraţi, veneţieni, genovezi şi turci. O întreagă „internaţională" dotată cu nave, tunuri, săbii, spânzurători, camere de tortură, inchiziţie. Ei şi? Secolele au trecut, „Internaţionala" colonialistă s-a surpat. Lesbosul modern s-a întors la originea lui primordială, rămânând în exclusivitate al lumii elenice.

Ora 17.00. Ne dublează din pupa ferry-boat-ul *Mytilene* sub pavilion elen. Este foarte înalt, cu bordurile piturate în albastru, puţinii pasageri de pe punte ne fac semne amicale şi Puiu îl urmăreşte atent prin binoclu să vadă în ce punct al coastei virează spre Mytilene. Harta bordului ne joacă feste. Trebuie să ai multă imaginaţie pentru a ridica la valoarea 1x1 contururile reprezentate pe hartă la scara 1 x 500.000. Este o pauză de vânt, după care briza se roteşte uşor spre VNV. Puiu tangonează genovezul 2. Cu velele în foarfecă, viteza creşte la 5 noduri. Lăsăm în tribord insuliţa Kydonas, apoi micile porturi Neon Kidonion şi Mistegnon. Coasta se dantelează capricios. Starea de exod liric ia sfârşit. Spre orele 20.00 lumina trece printr-o criză, ca şi când munţii acum violeţi ar avea capacitatea să absoarbă culorile violente, dematerializând-o. Munţii, golfurile, câmpia plutesc într-un vag care îndulceşte contururile. Se presimt metamorfozele sudului. Altfel este lumina la noi. Când violentă, când suavă, dispunând de toată gama coloristică într-o infinitate de nuanţe, degradeuri şi combinaţii, stăpâneşte şi vitalizează universul, hrăneşte anotimpurile, le dă culoare şi parfum; alta de la ceas la ceas, risipeşte monotonia cromatică, infuzând optimism şi veselie. Lumina de-acasă, iată un lucru după care prea rar am tânjit. Numai drumurile spre Nord sau spre Sud mă fac să-i simt lipsa şi mă izolează într-un spaţiu cromatic căruia mă adaptez numai greu şi deliberat. La 20.10 cade vântul. Rămâne doar o adiere, care ajutată de curent ne scurge uşor spre Agios Georgios, o mică insulă care preced s capul Machera. Ruinele sumbre ale unei cetăţi. Un golf vegheat de o insulă stâncoasă, aglomerare de case, un fel de instalaţii petrolifere, localitatea Panag'iouda, iahturi la ancoră, senzaţia că o acostare este mai mult decât riscantă, dublăm capul Karatepe şi cădem în prima capcană pe care ne-o întinde Mytilene. Adică avem în prova un golf adine prin care se intră printr-o pasă destul de largă. Oraşul care mărgineşte golful este Mytilene. Nicio îndoială. Golful este dominat de o peninsulă stâncoasă, înaltă, încununată de zidurile puternice şi cvasiintacte ale unei cetăţi masive. Pe capul peninsulei, un far. Skipperului îi este limpede că nu acest port este portul principal al insulei. Câteva bărci şi pescadoare stau la

ancoră, ceea ce demonstrează că fundul nu este prea adânc. Este ora 21 şi se face întuneric. Apucasem să dublăm capul cu farul şi cetatea, apucasem să vedem un fel de epavă înfiptă direct în coastă pe direcţia farului şi comentasem absurditatea comandantului care putuse pintena atât de neîndemânatec faleza stâncoasă, pe urmă întunericul obturase detaliile, stâncile hidoase care dublează coasta dispăruseră sub tuşul nopţii şi dintr-odată se aprind luminile aducând la bord cea mai lamentabilă confuzie. Skipperul aşteptase aprinderea luminilor ca pe un har al pământului. Instalat prudent în rada portului, îşi face un calcul de intrare absolut elementar. Acolo unde intrase ferry-boat-ul *Mytilene,* poate intra şi iahtul *Hai-Hui 2.* Tot acolo intră probabil cargourile care încarcă şi descarcă mărfuri generale, pescadoarele şi multele tipuri de nave comerciale care leagă insula de metropolă. Ca oricare port de pe pământ, mai ales ca port insular, Mytilene va fi având o pasă balisată convenabil, un acvatoriu, cheuri iluminate şi tot tacâmul cuvenit ca să uşureze intrarea de noapte a navelor. Deocamdată se pare că grecii contemporani au moştenit de la cei vechi pasiunea iluminaţiilor neregulamentare. Oraşul aşezat în pantă scursă spre port ne prezintă salbele de lumini etajate ale străzilor, lucru pe care-l distingem cu claritate. Cu prova pe coastă, lăsând în prova' tribord Mytilene, vedem cunoscutele grupuri de lumini ale periferiilor, ale extravilanului, ale unor localităţi înşirate spre capătul sudic al insulei. Paralel cu coasta, dublând-o foarte aproape, o şosea pe care aleargă automobile, Paralel cu şoseaua, un balisaj în toată regula format din grupuri de lumini galbene, având la capătul dinspre marŢ plantate parcă în mare, patru lumini albe închipuind o pasă. În prelungirea acesteia, două, câte două, lumini albe conducând spre un acvatoriu invizibil. Înfiptă în oraş, într-o poziţie cel puţin ciudată faţă de conturul coastei, o lumină verde, indicând în limbajul paselor, unul din punctele intrării. Dar unde este pandantul obligatoriu, lumina roşie, indicând celălalt punct al intrării? Mister. Să reluăm Investigaţia. Undeva în pupa noastră s-a ridicat vântul. Este timpul să intrăm în port. Presupusa pasă lungă de cel puţin două mile, balisată cu grupuri de lumini galbene şi albe se află, spre stupoarea skipperului, în spatele şoselii, anulând orice supoziţie legată de o intrare în port. Fost pilot, skipperul n-a gândit o clipă că balisaj ul acela putea fi al unei piste de decolare şi aterizare. Pe harta lui, între coastă şi muntele care-o dublează nu se află loc pentru o pistă şi un aerodrom. De fapt balisajul marchează latura dinspre mare a aerodromului. În tribord, spre cetatea recunoscută pe lumină, o centură de asfalt filată de automobile şi grupuri de lumini albe închipuind o pasă. Mai spre oraş o baterie de proiectoare iluminând o clădire semănând cu o căpitănie modernă şi capătul unui dig, apoi altă clădire rectangulară care se oglindeşte în apă. Luminile albe conduc parcă spre lumina verde. „Aşa o fi în Lesbos?", îşi spune skipperul şi

hotărăşte să tatoneze „pasa“ din tribord, ca fiind cea mai apropiată. Puiu coboară şi asigură genovezul, scoate ancora de la post, pregătind-o pentru fundarisire după care – încercarea încercărilor – porneşte motorul. Motorul demarează „la sfoară“. Lăsat la „încet înainte”, ne asigură manevra. Musul trece la prova în observare. Ne apropiem uşor de „pasa“ din tribord.

— O şosea, strigă musul.

— Văzut!

Pe toţi zeii! Ceea ce de pe mare păreau a fi luminile unei pase (desigur neregulamentare mai ales pentru nişte insulari foşti şi actuali mari navigatori) nu erau văzute din aproape decât banalele lampadare urbane care luminau sinistru stâncile coastei. Banda tribord. Rondou larg, tangentând locul iluminat puternic de bateria proiectoarelor. Minune. Insularii cunosc taina levitaţiei. A umblatului pe ape. Proiectate pe fundalul cu lumini al oraşului, se zăresc siluetele perechilor ieşite la plimbare pe un dig care intră în mare. Evrica! Am descoperit digul. Urmează să găsim pasa. Deci să dublăm acest dig solid pe care îşi fac plimbarea romantică perechile de îndrăgostiţi şi… bicicliştii. Întuneric de smoală pe mare. Lumini paşnice chemând la odihnă dincolo de dig. Iată că digul sfârşeşte printr-o clădire rotundă, ceva intermediar între un turn de pilotaj şi un restaurant pustiu, neiluminat. Deci, un punct terminus.

— Să ne legăm la turn, până ne dumirim, zice skipperul.

— Stânci mari în prova, strigă musul.

Cârma banda. Chestiunea devine ridicolă. Suntem dincoace de acvatoriu, se văd luminile de poziţie ale unor nave legate la cheiul interior, dublăm digul şi nu găsim pasa. Orice raţionament cât de simplu conduce la concluzia că, nefiind în mijlocul digului, pasa trebuie să fie la una din extremităţi. Până una, alta, să fundarisim ancora. Poate vine vreo ambarcaţiune din larg.

— Funda!

— Funda!

Puiu aruncă ancora. Ne pregătisem pentru fundurile egeene, adânci, musul legase două „chei“ de parâmă, ceea ce ne dăduseră 50 de metri buni şi…

— Ancora nu atinge fundul, spune musul laconic.

Este ceva să tragi la bord o ancoră de 25 kilograme şi 50 de metri de parâmă udă. Şicanele astea ne îndârjesc. Motor. Tur larg de port. De zece ori ridicol. La câţiva metri de turnul acela insolit, pustiu şi neluminat, găsim pasa de intrare în acvatoriul nou. Taca-taca-taca. Din larg şi din noapte vine o barcă pescărească cu năvoadele strânse la mijloc. Rugăm pescarul solitar să ne arate molul pentru iahturi. Bărbosul (în afară de motorul Diesel, plasele din fir sintetic şi pitura bărcii, ce s-a schimbat în esenţă de la eolieni la pescar? se întreabă

skipperul) ne cere parâmă, musul îi dă barbeta şi, cu motorul la relanti, ţinem iahtul în siajul bărcii pescăreşti. Este un acvatoriu larg cu pescadoare şi minicargouri legate la cheuri, apoi este o nouă pasă, iată şi afurisitele lumini roşie şi verde, care balisează intrarea în vechiul port, cel ales de eolieni ca punct terminus al migraţiei şi loc pe care să-şi dureze noua aşezare. Confuzia noastră se explică. Aici portul se află în oraş şi oraşul în port. Golful pătrunde în uscat, intrăm, în babord un local de unde vin valuri de muzică, în tribord bateria de proiectoare, nave, în prova un cheu înalt, un cargo legat cu babordul, un mic spaţiu liber, apoi două iahturi legate cu pupa, o piaţă, o statuie, câţiva tineri, cîteva clădiri hirsute cu tencuielile roase de pegră, în stilul sumbru dinaintea primului război mondial, un val de miresme şi odori necunoscute, pescarul molează remorca şi foarte lent, precaut, iată-ne, atingem cu prova cheul portului Mytilene. Poliţistul care ne preia barbeta este îmbrăcat în alb, anunţă prin radio-ul portativ sosirea iahtului sub pavilion românesc, apoi ne spune în engleză să ne culcăm liniştiţi, formele făcându-se mâine dimineaţă la orele opt… Automobile silenţioase. Perechi pe motociclete Honda mitraliind pacea nocturnă cu eşapamentele. Un orăşel bimilenar coborând în port pe stradele abrupte, hanul Voliei trebuie să fie dincolo de Agios Georgios şi în mod sigur, aici, unde ne-am legat noi, a avut loc pseudo-abordajul dintre caicul *Iskenderun* şi zvelta corabie comandată de Radu Nanu Păcurar; întâmplare la care participasem în anul 1595 pe la sfârşitul lui mai, cu cel puţin tot atâta zel ca cel pe care-l depun ajutându-mi musul să întoarcă iahtul pe ancoră, spre a veni la cheu cu pupa. Timpul? Care timp?! *Forma fundamentală a materiei în mişcare exprimând simultaneitatea şi coordonarea succesivă, legică a evenimentelor obiective*?… Definiţia savantă subliniază că se deosebeşte de celelalte măsuri fundamentale prin caracterul lui ireversibil. Ireversibil?… Ridicol! Sunt departe de a fi un Matusalem, n-am forţa de a mă reîncarna acolo unde o doresc şi totuşi, am fost aici când Sapho a primit versurile lui Alceu:

„Cununi de viorele-n plete cu pur şi dulce zâmbet…“

Aici când, cu mult înainte de Alceu şi Sapho, aheenii îşi făcuseră o bază navală – nu ştiu dacă pentru a ataca Troia, Tenedosul fiind mult mai la îndemână – dar oricum, i-am văzut trăgându-şi corăbiile pe uscat, călăfătuindu-le, am stat la focurile lor. Şi am băgat de seamă că pofta de şedinţe interminabile este un viciu cu totul străvechi, venind de la elenii cu „frumoase pulpare de-aramă“. Am acostat aici în 1590, cum o atest în *Corsarul* şi iată-mă revenind în această plină de mister noapte de iunie. Pot rememora fiecare amănunt al trecerilor mele prin Mytilene. Ce facem cu definiţia savantă a timpului? Homer n-a fost

contemporan cu războiul Troiei; dar războiul Troiei există peste milenii prin el. Alchimia reversibilităţii timpului este secretul şi harul homerizilor. Cargoul din babord ne domină sumbru. Nicio mişcare la babord. Primul iaht din tribord este un 8 metri sub pavilion austriac. Al doilea este un ketch olandez de 13 metrii. Iată că sudul egeean şi exercită fascinaţia până şi asupra celor din centrul Europei, terieni prin însăşi condiţia lor geografică. De la terasa-restaurant curg peste apele uleioase ale portului dulci sunete de ţiteră, peste care se suprapun cacofoniile unui hârâit mecanic reprezentând importul de muzică, în această insulă creatoare de muzică…

Apoi se face linişte.

Apoi cade peste port o boare celestă şi aud pe asfalt dulcele sunet al sandalelor ei, lira îngemănându-şi sonurile cu glasul izvorât de pretutindeni: din mare şi cer, din freamătul palmierilor şi al portocalilor, din somnul oraşului:

„Adu-ţi aminte de toate
Clipele dulci petrecute-mpreună.
Câte cununi de viorele,
De trandafiri şi de salvie
N-ai potrivit lângă mine şezând şi…“

… Înaltă,

cu păr în sălbatecă coamă mai neagră decât întunericul nopţii, trecătoarea întârziată dublează cheul, învăluită în mângâietoarele falduri ale rochiei de mătase imprimată.

Cucernică în solitudine şi grăbită.

— Poate vine de la discotecă, spune musul.

— N-a fost ea, zice skipperul şi ascultă indiferent sunetul tocurilor înalte pe asfaltul fierbinte.

… Spre deosebire de celelalte măsuri fundamentale, timpul are caracter ireversibil, spun savanţii.

Dar dacă totuşi'?…

ESCALĂ LA MYTILENE

Marţi 28 iunie abia facem ochi şi la cheu sunt prezente autorităţile: un subofiţer din poliţia turistică şi vameşul. Prudenţi, aranjasem interiorul să~i putem primi la bord. În timpul escalelor skipperul doarme pe cuşeta de veghe şi coproprietarul pe cuşeta din babord, care. A fost prelungită astfel ca, lucrându-se la masa de navigaţie, ocupantul ei să nu fie deranjat. Autorităţile trebuie să treacă proba sportivă de rigoare, adică să facă echilibristică, sărind de pe cheul foarte înalt pe puntea

pupa.

Mytilene este un port autorizat de intrare în Grecia în care se eliberează acel *Transit Log for Greek Ports Of Call*, cheia pentru porturile greceşti care se păstrează la iaht, se arată la toate căpităniile, dar nu se predă decât la ultima căpitănie de unde iahtul va părăsi apele elene. Cei doi reprezentanţi ai autorităţilor, proaspăt bărbieriţi, politicoşi, poliţistul în alb, vameşul în gri, refuză un „drink" matinal, examinează riguros documentele de bord, păstrează „Lista de echipaj" şi, cu minuţie, trecem să redactăm declaraţia vamală în care înscriem totul, de la alimente la radio-casetofon şi aparatul foto. *Transit Log-ul* se va elibera de căpitănie la orele 10. — Când vrem să plecăm şi unde? — Spre amiază la Chios! — Perfect! Trebuie mers la poliţia turistică, după ce se plătesc 65 de drahme la Banca Greciei… Cu asta formalităţile iau sfârşit şi putem debarca…

Desigur, un eufemism.

Musul îşi ia toate atribuţiile de secund. Adică elegant, bărbierit la sânge, îşi garniseşte geanta cu documentele necesare (iarăşi paşapoartele, listele de echipaj şi, desigur, „Jurnalul de bord" pentru a fi ştampilat) şi, foarte grav, părăseşte iahtul. După spusele poliţistului, toate instituţiile de care avem nevoie sunt foarte aproape una de alta. Enigleza secundului face minuni. Bag de seamă că de cele mai multe ori engleza lui este mult mai substanţială decât a mafjorităţii celor cu care a intrat în relaţii „de serviciu". Deocamdată este numai ora 08,45, dar căldura a devenit toridă, lumina seacă a zilei a ucis farmecul şi dubitativul, incertitudinile şi memoria nopţii. Skipperul îşi calculează elementele de navigaţie care-l vor conduce în Chios. Ca să cunoşti Lesbos, măcar din fuga autobuzului, este nevoie de câteva zile şi de un fond substanţial de care vistieria lui *Hai-Hui 2* nu dispune deocamdată. Vecinul nostru, olandezul, are la bord o motoretă pentru a deveni mobil şi independent. Dacă ne trecea prin minte, cumpăram două biciclete „Pegas", demontabile. Ori măcar una singură. În concluzie, ne vom permite o croazieră terestră însumând spaţiile pe care le vom putea acoperi cu piciorul. Este singura modalitate de a cunoaşte realitatea de aproape. Să ne elegantisim, să pregătim aparatul de fotografiat, să ventilăm iahtul (iată că nu sunt muşte, nici alte gângănii stupide şi enervante) şi să privim puţintel viaţa cheului. Piaţa din pupa este stăpânită modest de o statuie modestă, poate a sfintei Fecioare, cioplită parcă în cretă… în pupa tribord este un „Terminal" de autobuze cam hodorogite pline de praf dens, susnumitele circulă probabil în toată insula. Iată că apare un camion plin vârf cu lubeniţe. Nu ştiu dacă este chiar al producătorului sau al unui intermediar, dar ca la o telecomandă (probabil se ştie exact ora sosirii care se respectă sub sancţiunea pierderilor financiare suportate de cel care întârzie) apar tot felul de hipo şi auto mobile, de la cotigă la

camionul cu un cal, la motocicleta utilitară şi autofurgonetă. Hipo şi auto mobilele se alinie, pepenii verzi se trec din mână în mână direct pe cântar; se încarcă jrapid în mijloacele de transport ale comercianţilor, acestea iau calea spre prăvăliile din Agora, clienţii pentru o singură lubeniţă sunt serviţi rapid şi peste rând, chestiunea se termină într-o jumătate de ceas până când se prezintă la bord secundul, radiind bucuria misiunii îndeplinite:

— Gata! Putem debarca!

Ce greu acordau grecii antici dreptul de cetăţenie.

Skipperul tocmai rânduise „Jurnalul de bord“, cercetând ştampila pusă după ce secundul argumentase necesitatea actului, când la cheu se prezintă simpaticul poliţist, stânjenât vădit.

— Trebuie să mergem împreună, adică tot echipajul, la poliţia turistică, nu este vina lui, a primit ordin să ne conducă.

— Hm, mârâie skipperul… Seamănă cu a fi escortaţi.

Nu are rost să-l sfârtece pe executant cu privirea, nici să-i arate mutra fălcoasă şi fioroasă, prevestitoare de furtună. Să mergem deci şi să vedem ce nevoie este de acest tratament diferenţiat, ca să nu-i spunem nepreferenţial. Deocamdată, din mărunţişul rămas de la schimbarea dolarilor (1 dolar S.U.A. = 87 drahme greceşti) Puiu, care gestionează tezaurul, cumpără două pliante *Lesbos carte geographique et touristique* fără preţ imprimat, vânzându-se la liberul arbitru al librarului. Ca în majoritatea porturilor lumii, acvatoriul este dublat de un cheu-esplanadă, care aici poartă numele Pavlou Kountouriotou. Latura de est a străzii-cheu este înţesată cu magazine pentru turişti. Automobile, faitoane, camionete, parasolare acoperind trotuarul, stive de lăzi cu răcoritoare, băieţii de prăvălie stropesc asfaltul, se încarcă mărfuri, se descarcă mărfuri, strada este vie, trepidantă, colorată şi-i aminteşte skipperului ceva din Bucureştii copilăriei.

Poliţia turistică se află pe coasta acvatoriului nou. Nimic deosebit. Suntem trimişi la un fel de Oficiu de turism ultramodern, fotolii negre, spaţioase, din imitaţie de piele şi inox, ventilatoare şi domn brunet, elegant, care-l ia în unghii pe bietul poliţist. Nu aici. La Căpitănia portului. Alături. Gang, un smochin nu se ştie cum crescut din piatră, pereţi daţi cu ulei, oameni în uniforme albe, da, suntem români, cu ce ocazie (skipperul abia se stăpâneşte: ocazia? un comando cu care vrea să cucerească Lesbosul), dacă există documente ale iahtului, da, există „Carnetul de ambarcaţie“, ce lungime, ce tonaj brut, ce tonaj netto, ce lăţime, mulţumesc. Cum, pentru asta, toată povestea? Tânărul în albul marinei, bluză cu mâneci scurte, trese de locotenent, din fir cu ochiul lui Nelson, poartă ochelari cu rama de aur, răspunde candid: – Da, atât! — Dar *Transit Log*-ul?

— M-da, *Transit Log-ul*! Poftiţi alături.

Poftim alături, alt tânăr care caută prin registre, un bărbat în uniformă kaki, circumspect, în sfârşit, se completează *Transit Log-ul,* skipperul semnează şi: *Good bye!* după ce skipperul spune că-l va preda la Volissos, în Chios şi cei de acolo nu sunt de acord că există Volissos. Cum naiba să nu existe? Acolo Homer… la dracu cu obsesiile mele, Volissos este în munte şi nu are un port autorizat să primească Tran*sit Log-uri*le unor skipperi atemporali.

De data asta suntem liberi cu adevărat. În plus, înarmaţi cu planul insulei, istoricul ei şi, deopotrivă, cu planul oraşului. Îi propun secundului un tur de oraş care să se sfârşească sus, în cetatea genovezo-otomană „Frourio". Propunerea este primită cu entuziasm cenzurat de căldura zăpuşitoare. Ne întoarcem la punctul unde este legat iahtul, de unde debuşăm pe artera comercială a portului, adică printr-o stradelă lungă de câţiva zeci de paşi intrăm în plin Kentriki Agora sau Piaţa Centrală. De fapt o stradelă, aici în oraşul vechi este vorba mai mult de stradele şi uliţe pitoreşti cu magazinele îndesate unele în altele, având mărfurile agăţate de parasolare sau expuse pe tarabe şi rafturi exterioare, în ganguri şi vitrine, totul într-un caleidoscop de bazar, abundent până la ameţeală, caleidoscop care, urmărit cu ochi atent îşi dezvăluie raţiunea şi organizarea venite din vremea isnafurilor, a breslelor. Marchitanii, or făurarii, băcanii, scaunele măcelarilor, olarii, tâmplarii, nu de-a valma, fiecare cu vadul tradiţional, îmbogăţite vadurile cu negustorii de muzică (benzi cu vedetele şi şlagărele zilei, vedetele zâmbind fotogenic de pe ambalajele cochete şi policolore, discuri, casetofoane, combine, instalaţii stereo, pick-up-uri), cu negustorii de aparataj electric; vitrine, lume înghesuită, un insular din interior, ţăran cu pantaloni-şalvar din dimie neagră, brâu, un fel de turban, ilic, ţinând de frâu un măgar înşeuat cu şa din lemn; aur în bijuterii, aur în inele, aur în cercei şi broşe, mobile din stejar lustruit, tomate, pepeni, salte, morcovi, totul proaspăt, tmde naiba se află grădinăriile astea generoase pe insula de piatră; fructe, corcoduşe cât prunele sau mai mari, piersici, ce repede a venit vara în Lesbos, flori colorate intens, pe stradă se poartă negrul, femeile sunt în negru, ori în blugi; insularii austeri, strada colorată cu turişti, mai ales nordici, blonzi, bărboşi, în pantaloni scuţi, arătând picioare piloase, tăpălăgind în sandale sau în şosete, unii cu rucsacuri gigant în spinare, ele bronzate, cu părul alburiu, majoritatea purtând ochetari, apoi călugări, foarte mulţi călugări aidoma călugărilor noştri, în mantii negre, cu potcapuri negre, având părul împletit în cozi, prosperi. Sfântul Munte este dincolo de mare, nu prea departe de insule. Monastirile s-au cuibărit între steiuri în solitudine şi austeritate. Ortodoxia a fost unul din liantele lumii balcanice. Pe urmă au fost vodă Alexandru Ioan Cuza şi sfetnicul său Mihail Kogălniceanu şi secularizarea averilor monastireşti; dar asta este altă. Istorie, aşa că

trecem pe lângă hotel „Sapho“, dublăm Banca Naţională a Greciei, ne umplem de pudoare depăşind hotel „Lesbion“, salutăm Primăria şi de pe soclul gardului din fier forjat skipperul în ţinuta albă de iahting este salutat solemn, milităreşte, de un puşti bucălat, oricum preşcolar, căruia îi răspunde la fel de solemn, milităreşte. Stradela Odos Ermou sfârşeşte într-o piaţetă de unde porneşte spre Stadion şi Nosokomio, adică spital, un bulevard larg numit Konstantinou Kavetsou. De aici începe oraşul nou, cu vile şi blocuri, cu magazine spaţioase şi supermagazine. Facem o escală la un magazin care vinde automobile, motociclete, biciclete, bărci din fibră şi o gamă largă de motoare marine Diesel şi în doi timpi. Aşa, din curtoazie pentru motoarele marine. Apoi coborâm în parcul de lângă prefectură. Oază cu palmieri, cutreierată dulce de briză. Oază cu trandafiri şi flori al căror nume nu-l cunosc. Oază cu glicine şi liane unde, luându-ne în serios, pozăm pe rând în Fuji-color. Se simte o pauză a naţionalului aici, în oraşul port, pauză impusă de ocupaţia otomană, adevăratul Lesbos s-a păstrat în satele nouă inaccesibile, sate în care ghidul indică biserici şi monastiri străvechi, unele datând din secolele IX—XI, insula intrând în aria de interes a protocreştinismului. Biblioteca publică a fost ridicată în 1940 – Teatrul Municipal în 1968. Ieşim din parcul exotic şi, sub neîndurătoarea zăpuşeală a unui soare lichefiat, îmi târăsc secundul să-l îndop cu artă bisericească bizantină. Skipperul observase o stradelă în pantă, la sfârşitul agorei, stradelă dominată de o biserică nouă în curtea căreia câţiva portocali, cu crengile plecate sub povara roadelor; dădeau ansamblului un ce inedit. Localizată pe ghid, biserica trebuie să se numească Sfântul Therapon, ridicată în secolul trecut, are foarte frumoase opere de artă bizantină, prin preajmă trebuind să se afle şi muzeul bizantin. Oraşul nou ne vorbeşte despre confort şi opulenţă, este într-un fel standardizat, nu poate oferi alte surprize în afara imaginaţiei diferenţiate de ia arhitect la arhitect; deci să ne întoarcem la cele două milenii care fac Lesbosul. Nu fără să reîntâlnim puştiul bucălat care ne aşteptase cu toată seriozitatea spre a ne da onorul. Dacă insula are 1630 kilometri patraţi şi capitala ei 25 000 de locuitori, care este sursa dinamicii economice, ce anume face atât de viu ritmul comercial, cine cumpără tot potopul acesta de mărfuri? Ghidul nostru spune că economia insulei se bazează pe agricultură, creşterea animalelor, pescuit şi industriile anexe lor. Îmi pare rău că nu sunt economist. Biserica sfântul Therafon nu spune nimic nou. Muzeul bizantin este în aceeaşi curte. Mi-ar fi plăcut să mă întorc pentru câteva ceasuri în Bizanţ şi-n lumea lui de odăjdii, dar n-avem timp. După cum n-avem timp să vizităm muzeul cu picturile unui foarte cunoscut pictor popular. Theophilos. Nu avem timp decât să ajungem în Chios. Totul se revoltă în skipper. Un an de pregătire laborioasă. Luni întregi de tensiune nervoasă; pseudotâmplarul; iahtul bântuit de

demonul improvizaţiilor, apoi nesfârşitul orelor de cart, apoi două mări lăsate în siaj cu toate ale lor bune şi rele spre a atinge limanul visat şi, în clipa când ai *Transit Log*-ul, în clipa solemnă când să jertfeşti mielul alb; iată, constaţi cu amărăciune sleită că…n-ai timp. Un kilogram de carne costă 460 de drahme, o intrare în muzeu este riscantă, benzina, apa, fructele; iată, suntem în Lesbos, distanţele pe insulă nu trec de 70—80 kilometri, de la un capăt la altul, am putea cerceta insula din port, am putea-o lua apostoleşte, cu merinde la noi, măcar 20 de kilometri de munte să-l facem cu piciorul; dar pentru asta îţi trebuie timp. Ne resemnăm cu această superficială trecere prin Mytilene, cu această înceată peregrinare pe jos şi skipperul constată cu mânie că ceva din harul lui de turist sărac s-a blazat, că nedomolita lui curiozitate a ruginit şi că, poate zăduful, poate oboseala, îl fac să se mulţumească cu această plimbare somnolentă, bântuită de odori de tămâie, de carne crudă despicată cu satirele pe butucii din faţa măcelăriilor, la alegerea gospodinelor; de peşte proaspăt şi de flori. Foarte târziu skipperul îşi dă seama de lipsa fondului sonor al agorei. Pe când bazarul este sfârtecat de strigările negustorilor, al băieţilor de prăvălie, de larma asurzitoare, percutantă a vânzătorilor ambulanţi, amintitoare de olteni cu cobiliţele în spate care-ţi aduceau iaurtul, ori zarzavaturile, ori peştele la uşă; aici domneşte un fel de rigoare a actului vânzare-cumpărare, o anume sobrietate. Îi credeam pe insulari mai expansivi. Mai solari. Culoarea neagră a vestimentaţiei feminine cenzurează strada. Trecem pe lângă catedrala veche, cu clopotniţa exterioară atât de tipică insulelor greceşti şi skipperul greşeşte tactic, din acelaşi laitmotiv: trecutul. Aici, materializat în Kastro, în Frourio, cetatea genovezo-otomană. Adică, în loc să treacă în Dimotiki Agora – Piaţa Municipală – şi de acolo să ajungă în Epano skala, portul văzut aseară, opus portului principal; îl târăşte pe secund printr-un labirint de ulicioare care urcă spre Frourio. Case mici şi pitoreşti cu marchize, un petec de curte sau fără petec de curte, spaţiul orizontal este inexistent, vilişoare cu un smochin, sau cu boltă de viţă, totul etajat, casă din casă, curte din curte, garaje săpate sub temelii, ingeniozitate şi abilitate în a folosi fiecare centimetru patrat, pretutindeni rezervoare de apă: pe piloni, pe terase, deasupra acoperişurilor, apa, iată una din problemele-cheie în insule, apoi, spre stupefacţia noastră: capre. Capre legate lângă câte-un staul încropit din te miri ce, capre hălăduind pe uliţe, capre şi pisici şi olendrii înfloriţi, smochini şi, foarte rar, câte un portocal. Este o lumină de plumb prin care urcăm pieptiş panta abruptă spre Frourio. O pădurice de pini cu rădăcinile şerpuind la suprafaţa pământului pietros-roşcat, sărac, spre a se înfige spre adâncuri. Departe de trunchiuri. Capre care rumegă placid, culcate la umbră, privindu-ne cu ochi galbeni, somnolenţi şi indiferenţi. Capre care pasc iarba uscată, înaltă, tristă. Cetatea. Imensă. Aproape

intactă. Stăpânirea otomană a ţinut aici până în 1912… Pustiu. Un gard de sârmă ghimpată. Lacăte. Văd câteva antene. Tocmai căutam un loc prin care să forţez solitudinea şi părăsirea. Antenele mă inhibă. Mai ales după periplul de dimineaţă pe la autorităţi… Vânt sec. Căldură sufocantă. Ceea ce aseară şi din mare ni se păruse a fi o epavă, nu este decât digul, ori colţul stâncos dintre plaja Tsamakia şi Fikiotripa. Se vede marea azurie printre coroanele pinilor. Nu ne învrednicim să adunăm răşină de pin spre a conserva apa din canistre. Există zile de lapsus total. Suntem într-o asemenea zi.

Coborâm spre port prin labirintul de ulicioare ale acestui cartier specific, numit Koulbara. O facem ţinând la compas sudul. Bătrâne tăifăsuind pe pragurile care dau direct în ulicioară. Câte-o maşină parcată surprinzător, în pantă de 60°. Copiii jucând jocurile tuturor copiilor din lume. O tăcere în care ni se aud doar paşii. Petece de grădină alcătuite din jardiniere şi tot felul de butoiaşe cu oleandrii sau flori, suspendate pe terasele etajate. Ulicioare înguste umbrite de propriile lor case. Un fel de întoarcere într-un timp fără timp. Viaţa este în agora. Uliţele sunt ale copiilor, ale pisicilor şi ale bătrânelor… Suntem transpiraţi (nu ne permitem, dintr-un respect de noi cam vetust şi dintr-un foarte accentuat respect pentru oraşul gazdă, să umblăm semi-goi după moda arborată de alţi turişti), suntem însetaţi şi nu se ştie de ce, foarte grăbiţi. Acest „nu se ştie de ce“ este o ipocrizie. Skipperul trebuie să fie la Bucureşti în 13 iulie. Secundul şi-a adus aminte că Floarea lui dă examenul de conducător auto în 17 iulie. La iaht, deci. Ce se poate bea foarte rece la iahtul *Hai-hui 2*? Nimic. Dar un sirop cu binecuvântata apă minerală de la maistrul Dumbravă, blagoslovit să fie!, se poate bea. După cum se poate mânca o gustare frugală, eliminându-se plăcerea de a se porni furnalul fumigen pe un asemenea zăduf.

— Puiu, plecăm?

— Plecăm.

Rar o asemenea identitate de opinii la bordul unei mici ambarcaţii cu vele. Este ora 12,30. Lochul totalizează 2979 de mile marine. O briză fierbinte suflă din pupa babord. Deci, sus velele! Este prea cald s-o caut pe Sapho! Cât despre Volia, a plecat de multă vreme de aici slujindu-şi bărbatul şi prin el politica lui Mihail Vodă Viteazul. La ce bun să mă prindă înserarea în Limani, la ce bun să retrăiesc cu acea sfâşiere interioară plină de nostalgie întâmplări pe care le-am trăit aici până la ardere? Iată, ferryboat-ul a debarcat un nou lot de turişti blonzi, în pantaloni scurţi, atraşi de fascinanta chemare a acestui sud la răscrucile dintre Europa, Asia şi Africa.

Puiu se trage viguros pe ancoră. Ajuns la verticala ei o smulge şi o ridică la bord. Briza umflă leneş velele colorate… Plecăm!

INUSA, STRÂMTOAREA DAMNATĂ

Marţi 28 iunie *1983, la orele 12.40* iahtul *Hai-Hui 2* iese cu velele din acvatoriul nou al portului Mytilene, dezvăluind echipajului cauzele incertitudinilor din noaptea intrării în port. în babord se vede foarte bine coasta Asiei Mici, baia Kabacum şi, în fundul băii, localitatea Dikili de unde, într-una din verile care au precedat croazierele pe mare, skipperul şi secundul lui permanent, la bordul unei „Dacii“ sprinţare, viraseră spre Bergama, vechiul Pergam, întâmplare descrisă în *Cu „Hai-Hui 2“ spre Sud.* Misterele Lesbosului nocturn se dezvăluie în tribord. Un golfuleţ la capătul sudic al căruia se află Naftikos Omilos – Clubul Nautic. Coasta este dublată de şoseaua Leoforos Eleftheriou Venizelou, având spre uscat stadionul şi cartierul Chrissomaloussa, vile semănate pe începutul de pantă, grădini largi, mari spaţii abia parcelate. Dacă pe planul oraşului, Chrissomaloussa apare ca un cartier, pe harta insulei apare ca o localitate extravilană. De pe mare nu ai sentimentul exact al individualizării acestor mici localităţi, câteva zeci de vilişoare semănate în poala înălţimilor care taie pe lung peninsula dintre mare şi Kolpos Geras, golful Geras.

Deci la sud-est de Mytilene insula se sfârşeşte printr-o peninsulă lungă de 7 Mm având în lungul coastei o şosea de asfalt care duce spre capătul ei la mânăstirea Agios Georgios, de unde asfaltul se termină, nu şi drumul, care tiveşte peninsula, ocoleşte crestele abrupte ale înălţimilor aşezate pe lung în chiar mijlocul peninsulei şi se duce la Loutra. Pe acest drum este o mare foială de auto-basculante care transportă un pământ gălbui escavat dintr-o rană adâncă a dealului Amali. Este Varia, un târguşor înecat în verdeaţă, sunt câteva hoteluri, este o localitate estivală Neapolis, unde se încropesc plaje, parcări, evident turismul de-abia se înfiripă ca industrie, sunt ruinele de la Paleochristianiki, apoi Aerodromio. Adică turnul de control şi o aerogară cochetă, pista între şosea şi înălţimi, Aerodromio care primeşte zilnic patru curse, deci patru aterizări şi patru decolări – asistăm la tot programul de zbor şi dacă aseară skipperul ar fi fost mai atent şi ar fi avut o lumină onorabilă la masa de navigaţie, ar fi depistat pe harta lui 1:500.000 un Aero R.Fr. (aeroradiofar) care i-ar fi dat de gândit. Dacă s-ar vedea o urmă de cheu ori de debarcader la Varia, am debarca să vizităm muzeul
Theophilos.

Se întâmplă cum s-a întâmplat ieri după-masă ca briza să fie mult în largul strâmtorii şi aici, în apropierea uscatului şi sub ecranul înălţimilor să nu întâlnim decât un suflu de vânt în agonie. Dar ceva din Lesbos tot trebuie să vedem, chiar dacă am sta în derivă pe lângă coastă. În cabină termometrul indică +31°C la orele 14,30. Începem să

consumăm apă. Bărci pneumatice sau din fibră, având motoare puternice, vin de la uscat să ne salute, având la bord perechi foarte tinere, probabil liceeni în ultimele clase. Cu cât ne apropiem de extremitatea sudică a insulei, Cap Maleas sau Agrilia, cu atât intrăm mai adânc în zona malefică, dominată de fenomene previzibile, neglijate deliberat întru plăcerea turismului. Adică contracurentul şi vântul turbionar, ca efect al brizei de la larg, al înălţimilor abrupte şi al sucţiunii exercitată de panta de sub vânt. Drept urmare a ghiveciului de mai sus, la ora 15.25 începe un joc stupid pe care-l joci numai dacă ai nervii tari. Adică vrei să dublezi cap Maleas, câştigând un strop de viteză prin transformarea genovezului în balon. Iahtul începe să lase în pupa un siaj promiţător, fără ca lochul să se deranjeze. Deci viteză mult sub un nod. Ajuns la travers de Agios Georgios, o combinaţie nefastă de vânt şi curent răsuceşte prova de 180° şi iahtul face cale întoarsă spre Kratigos. Desigur, există soluţia de a pune prova pe Asia Mică şi a ieşi în drumul vizibil vălurit al brizei. Sau soluţia, soluţiilor: motorul. Motorul pentru 15 minute de marş. Dar benzina costă aici litrul şi dolarul, avem nevoie de ea pentru cine ştie ce situaţie limită şi în orice caz pentru a urca Dardanelele până la Çanakkale cel puţin… Răbdare. Să mai încercăm odată. Şi încă odată. Şi iarăşi de la început. Voltă. Iarăşi voltă. Este amuzant să-ţi faci vânt până aproape de capătul insulei şi, ajuns acolo cu sufletul la gură, cineva să-ţi înhaţe prova şi dintr-o singură mişcare să ţi-o răsucească, ca mai apoi să te învârtă stupid într-un cerc larg şi lent, timp în care observi că peste tot la uscat lucrul a luat sfârşit la orele 16.00; autobasculantele au încetat să mai scoată de sub roţi nori de praf gălbui şi plaja, amenajată între şosea şi mare, începe să primească lume, în mod economic, fără niciun fel de explozie demografică. Ferry-boat-ul care se îndreaptă spre Pireu ne vede în dificultate şi schimbă de drum.

Jocul continuă până la 16.50 când o pală de vânt scăpată după cap Maleas ne împinge dincolo de insulă, spre larg. De aici avem 48 de mile până în portul Chios, adică 16 ore de navigaţie la viteza estimată de 3 noduri, ceea ce înseamnă să ne legăm la noul cheu mâine până la amiază. S-o creadă cine vrea. Skipperul începe să fie ros până la măduvă de capriciile acestor mări din estul continentului. Cunoaştem povestea.

Deocamdată este o pauză de sens în care echipajul dă nas în nas cu grandoarea şi măreţia suverană a naturii acestui colţ de lume. Adică peste mare, venind din cer, se cerne o lumină vag albăstruie, imaterială, un albăstrui diafan pe care soarele căzut pe vârful Yalocik din Asia Mică, încearcă să-l infuzeze cu un roz discret, flamingo. În prova babord se vede conturul asiatic zimţuind cerul. Vârful Karadag, creasta Karakaş şi, mai spre prova, într-o sălbatică semeţie şi singurătate, înălţimile peninsulei Karaburun. Se pune în valoare una

din caracteristicile spaţiului egeean. Transparenţa. Distanţele sunt mari, dar pot jura că în prova tribord, abia conturat într-un fundal incert, disting vârful Agios Ilias din Chios. Este o înserare în semitonuri moi în care numai munţii de la orizont devin din ce în ce mai vineţii, luând o culoare selenară. Se pare că navigaţia cu vele ţine deopotrivă de universul cifrei şi de cel al poeziei. O astfel de înserare te purifică, spălându~te de toate păcatele, începând cu cel mai inutil dintre ele, paranoia grandomaniei. Se instalează la bord o solitudine a comunicării pure. Fără intermediari. Măreţia te pătrunde fără cuvânt e şi fără emfază. Este o măreţie absolută, de sacră majestate, comunicând direct cu Logosul. „Natura este eternă „nu împrejurările", spune Aristoteles necunoscând belicoasa trufie a superputerilor atomice şi nici jocul de-a rachetele cu rază medie de acţiune. Fericite timpuri, chiar dacă hirurgienii epocii îţi scoteau măseaua de minte pe viu. Fericite vremuri, necunoscând, criza de energie, dar ştiind foarte bine de existenţa acestui slab curent care ne duce spre Chios. Curentul şi briza din ce în ce mai leneşă. La ora 18.00 intră de cart musul. Briză din VSV cu 3-4 m/s. Putem ţine un drum compas de 180°. După ce vom parcurge 12 Mm., facem volta şi ţinem 7 ore pe 230°. Aşa iese la hartă drumul în volte, eliminat de cei vechi prin efortul vâslaşilor. Cetăţeni liberi din clasa a 4-a, deci cei mai săraci, sau mai comod, robi luaţi fie în războaiele lor de operetă, fie în întreprinderi piratereşti. Robul nostru mecanic, bravul „Veterok" şomează. L-au atins două racile profunde: scumpirea combustibilului şi, în corelaţie cu ea, sărăcia cronică a echipajului. Ar fi şi ridicol să foloseşti motorul într-o înserare zeiască ca aceasta. Mai mult. Ar fi o profanare. Briza este de genul feminin. Ca şi marea. Se vede. După capridi. La 22.40 skipperul preia cartul în calm plat. Calm plat şi o pâclă suspectă, umedă, care mistifică noaptea şi cere atenţie distribuită pe toate cele 360° ale orizontului. Suntem în drumul navelor spre Chios, Lesbos, Izmir. Timpul devine un nonsens. Câte o boare de vânt face iahtul guvernabil, apoi vântul se ofileşte şi iahtul derivează dus de curent, răsucindu-şi prova după capricii nebănuite. Se văd constelaţiile şi se vede din ce în ce mai limpede farul cu sclipiri de pe capul Karaburun, excelent punct de reper, apoi, pe continent luminile de la Yeni Foca şi Foga, acea Foceea a federaţiei eoliene, devenită staţiune de vacanţă sau cum scrie în ghidul pentru turiştii germani „Feriendorf" Foga: căsuţe de vacanţă în forma conică a corturilor nomazilor, hoteluri de lux, moteluri. Acum, doar câteva lumini undeva la orizont. Timpul în cart pe un mic velier în derivă, când pâcla şi noaptea redimensionează universul, când luminile de poziţie sunt absente la bord, singura nădejde fiind lanterna cu acumulator, scapă oricărei definiţii exterioare. Se converteşte interior după o formulă a osmozei cu timpul biologic, într-un timp de veghe dublat straniu de conştiinţa aparentei

imposibilităţi de a acţiona. Desigur, skipperul nu poate în niciun fel schimba echilibrul termic al nopţii. Nu poate declanşa un vânt de izobare, nici măcar un dulce vânt termic. Teritoriul omnipotenţei skipperului este ridicol de mic şi limitat, se pare, invers proporţional cu superbul lui orgoliu. Dar să-l scoale pe mus ca să pornească motorul, ori să dea semnale luminoase, poate fără îndoială. Certitudinea acestor acte posibile ameliorează starea generală de incertitudine şi deopotrivă lentoarea timpului combinat – secunde, minute, ore de întunerec lăptos, de lumini paşnice indicând locurile de pe pământ ferm unde oamenii normali îşi văd de ale lor; şi acele alte măsuri sau nemăsuri după care se orânduiesc impresiile, crâmpeiele disparate de amintiri, prim-planuri sau stop-cadre fără nicio legătură logică; imaginaţia lucrează cu imagini, gândurile, oricât de terne, se transformă în imagini, lumea interioară este dominată suveran de imagine, nicio lumină de drum pe întregul orizont, singurătatea se transformă şi ea într-o formă a timpului, după cum poziţia aştrilor în cerul nesfârşit pune în ecuaţie mişcarea şi un altfel de timp, de sub legile căruia, oricum, skipperului îi este greu să scape. Din nou întâlnire cu fabuloasa oră zero. Din nou tentaţia de resorbţie în timpul total al acestui spaţiu. Skipperul scapă de toate tentaţiile sirenelor, atunci când cheamă musul să-l schimbe. Inexorabil, deriva şi simulacrul de briză duce iahtul spre capul Karaburun, bucată de continent mult intrată în mare, rămăşiţă vizibilă a unor seisme care au fracturat uscatul, împărţindu-l în insulele egeene.

Miercuri 29 iunie la orele 07.10 ne aflăm la traversul părţii vestice a capului Karaburun. Peisajul este de-o sălbăticie plină de candoare. în tribord, Aigaion Pelagos. Albastră-azur. în babord, la o milă, peninsula. Un munte roşcat acoperit de pini maritimi, coborându-şi pantele abrupte în mare. La foarte mari distanţe, posturi de observaţie. Atât. Munte cufundat în mare şi cer, pini cu trunchiuri roşcate, câţiva pescăruşi, marea şi soarele. Musul doarme. Corăbioara este purtată spre Chios de o boare abia perceptibilă. O prea frumoasă navă de pasageri vine din Lesbos şi se duce în Chios. Insula se conturează în prova tribord. Munţi înalţi chenăruind cerul, purtând agăţată de creste o mantie de un violet străveziu. Skipperul ignoră insula. O face deliberat, după un sistem rafinat care-i sporeşte până la voluptate plăcerea întâlnirii. La ora 07.10 nu vrea să ştie nimic despre Chios. Nu vrea să-şi reamintească nimic. Nu vrea să rememoreze nimic. Un punct însemnat pe hartă la care trebuie să ajungă. Mai corect, la care trebuia să ajungă spre orele 10.00 dacă regimul vânturilor ar fi normal. Dar iată că nu este. Explicaţia nu poate veni decât de la formele de relief şi de la formula matematică din caietul „Memorator”, care spune că pentru o coastă înaltă de 500 metri, viteza vântului scade la jumătate până la 8,5 mile marine distanţă în larg. Ori peninsula

Karaburun are înălţimi curente de peste 500 metri, vârful ei cel mai înalt, Ak Dag, atinge 1212 metri. Skipperul se dedică observaţiilor meteorologice, spre a ignora Chiosul. Pe tot drumul auto de la Çanakkale la Efes, dublând coasta egeeană în a doua jumătate a lunii august, trăise din plin şi tulburător existenţa vântului cotidian de nord-est, coborât impetuos din podişul anatolian. Vântul care dădea viaţă peisajului arid, personaj plin de farmec şi mister, hoinar pe drumurile caravanelor, zbârlind blana caprelor şi a cămilelor, fluturând eşarfele femeilor, făcând să foşnească măslinii şi ierburile înalte… Iată-l absent la sfârşitul lui iunie. Să fie numai ecranul înalt al peninsulei de vină? Vom vedea. Oricum, este ora când se moşmondeşte schimbarea brizei de noapte cu briza de zi. Să avem răbdare. Ne aflăm în baia largă dintre Karaburun şi insula Chios. Ca pretutindeni aproape de continent, harta vorbeşte exploziv despre seismele care au fărâmiţat, cândva, uscatul. Avem în prova Chios şi, mergând spre babord, adică spre Karaburun, o punte de insule, insuliţe şi stânci. Insula Inusa, de fapt două insule, un petec de mare, apoi în golful Ildâr insula Karaada, stânci şi alte insule al căror nume cartografii nu s-au obosit să-l ştie. Rai nautic pentru nişte velişti care-i dăruiesc cel puţin două luni de viaţă. Adică hoinăreală din port pescăresc în port pescăresc, pescuit submarin, excursii pe uscat. Deliciul acestui gen de croazieră îl formează cuplurile. Strâmtoarea dintre Karaburun şi insulele Inusa se numeşte Egri Liman, graniţa dintre Turcia şi Grecia trece pe undeva pe la mijlocul ei. Pe hartă, strâmtoarea dintre insula mare Inusa şi Chios se numeşte Spalmatori. Pe ghidul insulei Chios poartă numele Diavlos Oinousson. Nu ştiu dacă Diavlos înseamnă strâmtoare. La ora 09.00 skipperul nu ştie de fapt nimic din ceea ce se va întâmpla peste opt ore. Este o dimineaţă de lene şi de plajă. De treburi curente. Temperatura în cabină: +23°C. Ce va fi la meridian? Ora 09.45. Skipperul îşi face punctul în două relevmente simultane la două capuri ale peninsulei. Punctul estimat – observat îl situează la 11 Mm de insula Inusa. Briza din S.E. Cu 1 m/s. Drum compas 215°. Viteza estimată 0,5 Nd. Lochul blocat încă de aseară a totalizat 2987,6 Mm. Tratamentul brutal aplicat de pseudomeşter nu i-a priit deloc. Iată că peisajul pe care transparenţa aerului matinal îl adusese foarte aproape de iaht, se estompează într-o pâclă alburiu-albăstrie care reduce vizibilitatea la 3—4 Mm. Ne dublează un distrugător otoman care se angajează în strâmtoarea Egri Liman. La 10.30 se ridică briza, ca peste 10 minute să cadă. Se întâmplă ceva în acest Diavlos Oinousson. Ceva în afara experienţei echipajului. Dimineaţa este fecundă în observaţii de toate genurile. Una din ele se referă obligatoriu la atmosfera de bord, care poate obţine calificativul excelent. Musul este disciplinat şi eficient pe rol de mus, adică „face tot” la bord. Deopotrivă şi-a îndeplinit cu eficienţă şi reprezentativ

rolurile de secund prin procură şi intendent-vistiernic titular. Ceea ce-l face însă cu adevărat el însuşi este reflexia matură, lipsa de trăncăneală gratuită, lipsa de megalomanie şi stăruinţa ardelenească dusă până la minuţie. Nu face nimic de mântuială. Pe ce pune mâna, duce la bun sfârşit, chiar dacă ticăiala lui ridică temperatura skipperului care-i cere atenţie distributivă şi omniprezenţă instantanee. Iată, *Hai-Hui 2* se află angajat în cea mai lungă croazieră a carierei lui, cu cel mai dificil dintre echipaje, echipaj de doi, fără niciun specialist de motoare în doi timpi, unul din echipieri este ambarcat pentru întâia oară în viaţă, având la bord un stagiu de numai 12 zile şi totul merge rotund, de la carturi dificile la escale şi de la escale la atmosfera de bord. Nu se poate spune că maistrul meu energetician nu-şi onorează breasla. Şi mai ales nu se poate spune că lasă un spaţiu alb pe harta atât de controversată a spaţiilor interioare. Lectura lui este una care problematizează. Viaţa lui interioară este dilematică. Asta cere, dacă nu răspunsuri, cel puţin opinii. Începând din teritoriul istoriei şi nesfârşind aici. Pentru simplul motiv că nu există sfârşit. „Caietul de cart", cochet în vestimentaţia lui albastru-marin amintindu-mi bonomia bărboasă a lui Nae Enache, realizatorul lui, reţine observaţia skipperului pentru ora 10.40: „Pustietate absolută". Pustietate absolută în care lăsăm în siaj peninsula şi ne apropiem lent de Megali Vigla, conturul nord-estic al insulei Chios. Pe măsură ce scăpăm de sub influenţa munţilor Karaburun, vântul de NE se întăreşte. Deci vântul se află la postul său. Nord-estul este o direcţie care ne convine, înseamnă că bate foarte puţin, abia un cart dinapoia traversului. Apoi avem ocazia să mai învăţăm ceva despre influenţa reliefului coastelor asupra direcţiei şi intensităţii vântului, ca şi asupra efectului de horn al văilor. Lecţia ne este predată de starea de agitaţie a mării. Prin şeile şi canioanele munţilor scapă trâmbe de vânt care agită curele dungi de mare, pe mile întregi. Alături sunt benzi late de apă lucie, ori abia încreţită, porţiuni de mare vălurită, care zebrează ciudat întregul nostru univers apropiat, încercăm să speculăm fenomenul. Câştigăm viteză pe spaţiile unde prindem vânt spre a traversa spaţiile moarte. Din aproape în aproape se face ora 14.30, insula Inusa se vede limpede în prova babord şi în prova tribord distingem detalii pe teritoriul Chios-ului. Insula este aridă, munţii mai înalţi şi mai abrupţi decât în Lesbos, de o stranie culoare granitică, coasta ferăstruită adânc în golfuri dantelate unde sfârşesc povârnişurile bolovănoase. Vedem şi identificăm în fundul golfului Marmarou, localitate cu acelaşi nume. Vedem Akrotirio Vounvakas. Capul cel mai intrat în mare al peninsulei Megali Vigla, insula Mărgăriţi şi distingem pe Inusa câteva case, o potecă, o monastire albă, clădire cuprinsă, înconjurată de chilii, insula este un fel de pustietate cioplită într-o rocă poroasă, apoi, cum am intrat în partea largă a golfului, vântul se întăreşte la 5 m/s, zburăm

spre Diavlos Oinousson şi skipperul estimează că va intra în portul Chios înainte de lăsarea întunericului, când.. O rotire bruscă de vânt răsuceşte iahtul de 380°. Blestem! Vântul se întăreşte până la 8 m/s, suflând din toate părţile în rafale dure. Rondou. Catargul scârţâie. Jos genovezul 2. Sus focul de drum. Musul face acrobaţia obligatorie la prova, pe o mare cu hulă scurtă şi confuză.

— S-a schimbat vântul! spune musul.

— Constat şi eu. Dar de unde?

N-o poate spune nimeni. Vântul continuă să ne lase perplecşi. Ne repede 10 minute direct pe gura strâmtorii, ca atunci când ne aliniem în axul ei să se mute exact din prova, la cea mai mică eroare a cârmei să ne plesnească nemilos dintr-un bora şi, fapt niciodată întâlnit, să ne răsucească de 360° spre disperarea acră a skipperului. Viteză înainte. Rafală de nu se ştie unde. Rondou. Câteva cabluri derivă spre Karaburun. Redresare. Viteză înainte. Aceeaşi figură.

— Treci la scota focului, spune skipperul… înaintăm în volte scurte, la adăpostul peninsulei.

— Lipsesc trei şplinturi de la întinzătorii sarturilor, comunică musul care inspectase greementul.

— Înlocuieşte-i.

— Am înţeles.

Să menajăm greementul. Să ţinem în vânt sarturile cu şplinturile sărite, pentru a sta întinse la maximum, fără niciun joc care ne-ar face să pierdem buloanele de fixare. Musul coboară în cabină. Găseşte urgent punga cu piesele de rezervă. Înlocuieşte şplinturile pierdute. Cum? Când? Sunt doar siguranţe savante din sârmă inox. În formă de cercuri concentrice. Afurisită hâţâială.

— Gata!

— Perfect! Treci la scote.

Să vedem ce vrea vântul? Este ora 16.30 şi vântul turbionar nu vrea decât să ne scoată peri albi. Nu cumva acel Diavlos înseamnă Diavol? Dacă asta ar însemna, lucrurile se explică de la sine. S-a ridicat din ENS, apoi s-a învârtit dement şi ne-a depărtat cu aproape 2 mile de gura strâmtorii, este ora 17.35, cerul începe să arate urât – cirro-straţi şi alto-straţi – spre continent se învineţeşte, acolo se văd formaţii de alto-cumulus şi, din larg, abia vine un fel de distrugător sub pavilion elen, rămăşiţă a flotei glorioase dinaintea primului război mondial. Ne consolăm la gândul că nici copaia aceea blindată, în care fochiştii îndeasă cărbuni cu nemiluita, nu se dovedeşte mult mai rapidă decât noi. Comandantul ştie lecţia, nu se angajează în axul strâmtorii să-l umfle vântul direct în comandă, se dă pe după Megali Vigla şi cu toată manevra abia se duce. De undeva dinspre muntele Pelineon Oros aud nişte sunete stranii, ademenitoare, nesemănând decât cu legendele. Şi pot s-o jur, am văzut tridentul lui Poseidon împingând din pupa

bătrâna navă de război şi vârând-o prin strâmtoare, dincolo de stâncile cenuşii care domină marea. Marinarii eleni ştiu ce jertfe să-i aducă zeului spre a-l îmblânzi. Dar noi? Deocamdată luăm drumul de 270° – adică vest — în intenţia de a dubla insula Chios prin larg, ipoteză ocolitoare, cu multă pierdere de vreme, fără porturi promiţătoare pe coasta vestică, Volissosul lui Homer fiind căţărat undeva în munte, la 2 kilometri de Limia, un fel de localitate pe coastă, nehărăzită cu ancora, semnul benefic al unui loc de ancoraj. Este o manevră. O diversiune. Poate păcălim vântul.

La ora 18.00 cerul se face vineţiu. Mase compacte de nori iau cu asalt orizontul. Vântul se întăreşte. Semnele prevestitoare ale furtunii sunt mai mult decât elocvente.

Skipperul coboară la masa de navigaţie pentru o reexaminare a situaţiei la hartă. Prin strâmtoarea Inusa sunt până-n portul Chios numai 11 Mm. Dublând insula prin nord, vest şi apoi sud şi est, distanţa ar însuma la o evaluare rapidă 60 Mm. De şase ori timpul. Varianta se exclude.

— Vântul se întăreşte, spune musul… Să intrăm în Marmarou. Văd târgul, văd nişte balize, poate că putem acosta.

— Să vedem, zice skipperul şi preia echea.

Furtuna vine la galop. Cer haotic, vineţiu. Lumina se încenuşeşte. Marea începe să fiarbă. Iahtul fuge spre gura golfului Marmarou ascuns de insula Mărgăriţi şi coasta vestică a golfului Parpanda. Peisajul hăcuit de vânt este de o solitudine dezolantă. Eşuajul de la cap Karakova îl face pe skipper nu numai prudent. Urechea lui interioară ascultă înfiorată glasul corăbioarei: „Tu fereşte-mă de uscat, eu te feresc de mare“. „Da, draga mea – o alintă în gând – corăbioară sprintenă, zboară liniştită, veghez”… Şi desigur, pe dinafară îşi arată colţii şi-l săpuneşte pe bietul mus. „Asta-i vreme de intrat într-un amărât de portuleţ? Ştiu eu ce apă avem acolo sub chilă? Ce blestemaţi de bolovani parşivi sunt sub apa aia? Te poftesc să mă slăbeşti cu ideile! Am eu destule, de nu-mi încap în cap. Nu de idei am nevoie. De manevră am”.

O rafală ne înclină brutal în tribord. Valurile tăiate de etravă încep să încalece puntea prova.

— Să ridicăm focul de furtună, şopteşte musul.

— Pofteşte! Iată o idee-manevră!

Furtuna este pe noi chicotind deşuchiat. Iahtul în patul vântului. Musul se luptă cu focurile. Skipperul cu echea şi randa. La ora 19.10 iahtul *Hai-Hui 2* sub velatura de furtună stă comod în valuri şi sub rafale nebune de vânt. Urmează să mai şi urce strâmtoarea, mărginită acum de două capuri sumbre, pustii, unul din ele precedat în mare de o stâncă enormă, sub şfichiul vântului care-o plesneşte cu deferlanţi, sinistră.

Ne-am instalat perfect în furtună, dar nu putem să încălzim apele de-aici până la sfârşitul veacului. Şansele de a intra în strâmtoare cu velatura pe care-o purtăm sunt minime.

— Nu consideraţi ceea ce spun o idee, zice cu diplomaţie ardelenească musul.

„— Iarăşi?

— Vă rog doar să ascultaţi.

— Ascult.

— Să pornim motorul. (Apoi repede, văzând că la cuvântul motor, skipperul a luat chip de Jack Spintecătorul). Avem benzină. Am calculat. Chiar patru ore de motor… Ne ajunge şi pentru Çanakkale!… Ştiţi că nu s-a cheltuit mai nimic. Cumpărăm la Çanakkale.

Cum skipperul mormăie ceva nedesluşit, musul prinde cheag. Face elogiul rezervelor lui de benzină, de parcă iahtul s-ar fi transformat într-un petrolier… Furtuna se înteţeşte. Ne apropiem de Megali Vigla cu vântul dinapoia traversului, dar, făcând volta să urcăm' spre strârntoare, lucrurile devin dramatice. Poate mai prindem un strop de lumină înainte de a ne angaja în gura aia diavolească, îşi spune skipperul.

— Asigură-te şi dă drumul la maşinărie.

Musul îşi schimbă dispoziţia subit. Devine foarte rapid, îşi găseşte afurisita ele sfoară, scoate capacul motorului, skipperul ţine iahtul astfel încât să nu încaseze valuri de la travers, spre a nu uda motorul, o sfoară, două şi pâr, pâr, motoraşul drăgălaşul începe să păcăne. Musul îl lasă la post, îl asigură şi cu mândrie abia disimulată se declară gata de drum.

— Nu-l forţa! Dă-i drumul!

Se verifică excelent faptul că, folosind motorul şi velele de furtună, iahtul strânge vântul neaşteptat de mult şi că, iată, skipperul poate pune prova direct pe gura zidită a unei grote de la nivelul mării, deasupra căreia abia se mai disting ruinele unei fortificaţii. Lochul a sărit la 8 noduri. Intrăm în zona ecranată de Megali Vigla. Vântul devine rezonabil. Din larg ne dublează un pescador. Luptă greu cu vântul. Se ţine prudent, departe de stânca deasupra căreia, iată, începe să sclipească ameninţător lumina care-o înseamnă. Este un haos de neguri, de valuri înspumate, de chicote, de aulituri, de sarturi întinse care zbârnâie, motorul merge rotund, ne apropiem mult de piciorul abrupt al coastei, vedem o potecă, vedem **o** capelă albă chiar pe stâncile linse de valuri, cine ştie ce semn pios ridică pe locul unui naufragiu, apoi virăm şi punem prova pe intrarea strâmtorii. Skipperul strânge randa, aducând ghiul înăuntrul bordului.

— Dă gaz, strigă skipperul… Vântul îi face cuvintele ferfeniţă. I le smulge de pe buze. Îl împroaşcă cu o puzderie de alice mărunte şi sărate.

— Sunt la maximum, strigă musul şi abia se aude ce strigă.

Împotriva tuturor ordinelor şi regulamentelor, stă neasigurat şi chircit la puntea pupa, veghindu-şi motorul. Şi bravul „Veterok" bine dădăcit de inginerul Onofrei îşi face meseria conştiincios şi spornic. Coasta zboară în tribord. Nu s-ar putea spune că, pe măsură ce dublăm stânca aceea uriaşă, descărnată, plină – de crăpături ca o piele bătrână de elefant, skipperul nu încearcă un fel de teamă aproape superstiţioasă. Apoi cade întunericul. Un întuneric blestemat, negru şi hidos ca o arătare a infernului, un întuneric viu, gemând, fluierând, mieunând, făcând urât, herghelie de diavoli beţi, întuneric care trage între retină şi univers o perdea parşivă şi neagră şi mişcătoare, anulând simţul profunzimii, al distanţelor, dând reliefului dimensiuni de coşmar. Skipperul nu ştie nimic despre Inusa. Nimic în afara desenului sumar din harta 1:500.000. Singurul lucru inteligent este ca, după ce va dubla stânca-monstru, să ţină iahtul pe mijlocul strâmtorii, oricum navigabil şi să păstreze mereu faţă de coastă o distanţă de siguranţă rezonabilă. Şi încă ceva. Skipperul este obligat să-şi păstreze calmul şi luciditatea, să taie brutal orice legătură cu tendinţa de a fantaza, de a ieşi din realitatea matematică, rigidă, a geografiei fizice reprezentată - de coastele strâmtorii garnisite din belşug cu stânci şi din aceea şi mai exactă a navigaţiei costiere de noapte, când nu ai un proiector care să-ţi înlăture trauma unei iluzii optice produsă de un val care este stâncă sau de-o stâncă părând val, când bordul tribord este strivit de noaptea geologică şi bordul babord dominat de dromadere pietrificate, cocoaşe enorme din rocă alergând în întâmpinarea iahtului. Noroc că la bord îşi face apariţia maiorul, cu calmul lui glacial, care ordonă sec: – Fără fasoane, stimabile!… Eşti prea aproape de Chios. — Nici măcar nu pot ţine blestemata aia de hartă în cockpit, am zis eu.. Echipaj în doi, pe mările estice, o catastrofă… Dacă nu eram legat de eche. — Încetează, mârâie maiorul. Vezi ceva în prova? — Nimic, între prova şi orizont. — Perfect. Dar la orizont? — O localitate luminată armonios. Poate pe coasta Asiei. — Exact! Este lesne. Lumina cu sclipiri din prova este cea din mijlocul strâmtorii Chios. Gata fantezia! Atenţie la vânt.

Îi convine. Ordine ştie să dea şi skipperul. Iahtul dublează şi lasă în siaj stânca sinistră care-l ameninţă de douăzeci de minute. În babord se vede un şir de stânci şi dincolo de el luminile portului Inusa. Se creează un joc spectral al lucirii aceleia abia punctând noaptea, care, căzând în spatele stâncilor, le dă proporţii gigantice. Întunericul dintre iaht şi stânci ucide orice apreciere lucidă a distanţelor. În tribord Chiosul este zdrobitor de aproape, sau, numai pare zdrobitor de aproape. Înălţimile coastei se răstoarnă în mare, acoperind-o cu întuneric des, impenetrabil. Oprirea bruscă a motorului face un vid sonor de câteva clipe. Vid în care năvălesc chicotele obscene ale

nopţii.

— Nu ai benzină, spune skipperul. Descurcă-te!

— Într-un minut.

Se întâmplă atunci, sub bicele necruţătoare ale furtunii să se simtă acut lipsa celui de al treilea membru de echipaj. Skipperul caută să navige cu vântul dinaintea traversului, purtând velele de furtună, lucru aproape imposibil. Aproape imposibil, pentru că termenul imposibil şi semnificaţia lui nu se cunosc la bord. Musul îi trece skipperului capacul mobil al magaziei pupa, făcând acrobaţie pe câţiva zeci de centimetri patraţi ai punţii pupa. Apoi scoate una din canistre pe care o trece skipperului. Apoi cotrobăie după pâlnia de alimentare. Apoi debuşonează rezervorul. Apoi skipperul ţine pâlnia şi musul toarnă amestecul benzină-ulei mai mult în pâlnie decât pe lângă. Apoi se constată că iahtul nu poate, fi guvernat şi că este împins spre Hadesul din tribord. Se întrerupe alimentarea. Canistra şi restul ustensilelor sunt îngrămădite în cockpit. Musul presat de acel Hades care-ţi dă fiori, trage disperat de sfoara-demaror. Tot pe un întuneric opac prin care abia se disting contururile iahtului, dominat de spuma albă a valurilor. Noroc că valurile n-au spaţiu să se formeze. Pârâitul mecanic izbucneşte triumfător. Ca şi glasul musului care jură că nu-l opreşte decât la cheul din Chios. Să-l audă Poseidon. Strâmtoarea se lărgeşte. Insula Inusa rămâne în siaj. Coasta insulei vine spre iaht, peninsula Agrelia, apoi se retrage formând golful Langadas. Câteva lumini de care skipperul fuge ca dracul de tămâie. Mult spre larg. În prova, stâncile şi insuliţa Agios Stefanos. După insulă, capul Dachi. Dublăm capul şi, pe toţi zeii, în prova tribord se văd arzând palid luminile din Chios. Pe harta skipperului, capul Dachi se numeşte Tolos, iar baia lăsată în pupa, Kolokitia. Ce importanţă mai are acum numele capului neguros şi colţos lăsat în siaj? Atmosfera bordului se relaxează. Cât de bine face organismului alternanţa dintre crisparea involuntară dublată de starea ascuţită de veghe când nervii stau să plesnească şi relaxarea profundă, se va vedea pe parcurs. Deocamdată avem în prova mare liberă şi, pe măsură ce minutele trec, Chiosul se răsuceşte din tribord spre babord, dezvăluindu-se din ce în ce mai complet. Periferia lui nordică ne rămâne încă ascunsă de capul care închide golful portului-oraş. În tribord, câteva lumini palide: monastirea Mersinidiou. Un pâlc de lumini: Vrondados. Pac! Se opreşte motorul. A terminat benzina pusă pe sponci. Luăm operaţia de la capăt. Skipperul nu-şi poate explica foarte exact şi ştiinţific de ce intensitatea vântului a scăzut cu câţiva metri pe secundă, poate că a scăpat din efectul de horn al strâmtorii, oricum, iahtul este mai stabil, chicotele furtunii s-au estompat şi lui Alexandru cel Mare îi plăcea să se răsfeţe nu numai cu sabia, dar şi cu gândul, spunând cândva, poate când oficiase la Troia, că Ahile a fost fericit pentru două motive: mai întâi pentru că în viaţă a

avut parte de un prieten adevărat şi în al doilea că, după moarte, a avut parte de un mare poet.

Musul stă chircit la pupa, gata să fie luat de primul deferlant, devotându-se alimentării motorului. Se va fi întâlnit vreodată, cu gândul lui Alexandru Macedon?… Skipperul crede că da! Altfel cum naiba poate fi atât de imprudent?… Dacă nu, ordinul de a-şi pune centura de siguranţă este inutil L. În tribord trebuie să fie piatra jilţ în care Homer avea obiceiul să se aşeze pentru a-şi catehiza învăţăceii. Cerul haotic, luminat purpuriu deasupra oraşului, pare că s-a curăţat de nori. Vântul se opinteşte în rafale scurte, crâncene. Să ne îmbrăcăm pelerina spre a ne trimite solii spre acest pământ. Ca şi cei de odinioară, iată-ne dublând coasta necunoscută, Poseidon încercându-ne amarnic măiestria de corăbieri. Ca şi ei căutăm un golf nespârcuit de vânturi, cu o colină pentru Acropole, unde să ridicăm altarul, să jertfim mielul alb şi să ne instalăm zeii. Ce însemnătate are faptul că alţii au făcut-o aici cu mult înaintea noastră?… O pată neagră în prova. Cel din urmă pinten de pământ care ne închide drumul. Ce limpede se vede oraşul. Ce limpede se vede portul. Ce măreţ este iluminat pasagerul legat la cheu. Ce limpezi sunt luminile de intrare în acvatoriu. Prova pe nava de pasageri. Vântul moare lent, zvâcnind din ce în ce mai obosit din marile lui aripi negre. Întunericul suferă o metamorfoză stranie. Absoarbe lumina oraşului, reflectând-o în mare. Suntem încă la două mile de acea porţiune de întuneric fosforescent, plutim încă în noaptea densă şi simţim vag o boare înmiresmată, abia o adiere stranie şi necunoscută care neliniştеşte prea adâncul.

Skipperul receptează aroma fluidă, vag amăruie, vag de mosc şi paciulli, aromă de plante exotice şi de ierburi strivite, de dragoste şi de procesiune lubrică dedicată lui Hymeneu şi Cotis… Ah, insularii! Proiectoare ameţitor de albe scurgându-se lin pe suprafaţa mării. Suntem rodaţi. Descifrăm lina plutire a bărcilor pescăreşti care-şi întind năvoadele. Apoi avem în tribord zidurile sumbre şi bastioanele unei cetăţi, apoi avem în prova oraşul, digul, stâncile care-l preced, lampadarele care se oglindesc în mare; pasagerul iluminat pe etaje este un hotel, lumina roşie de intrare în pasă se vede, lumina verde nu, sunt stânci în prova, vedem digul şi-l dublăm spre acel hotel iluminat, vedem catargele unor ambarcaţii dincolo de dig; dar ca un făcut, am ratat pasa. Musul trece la prova, în observare.

Rondou.

În clipa aceea insula răsuflă. Boarea abia simţită în radă, ne învăluie cu mii de alinturi perverse. Ne sărută îndelung buzele. Se prelinge sub scurtele scorţoşate de apa mării şi de vântul salin. Ne îmbrăţişează trupurile vlăguite, păstrând însă în muşchi şi-n nervi gustul oţeliu al luptei. Ne aţâţă simţurile cu perversitatea leneşă şi unduitoare a Orientului. Aromele sunt dintr-odată grele, au gust de

ţesut vegetal putrefiat şi în gândul confuz al skipperului odoarea luxuriantă îşi găseşte numele şi sursa. Terebintul. Arbustul fermecat care a făcut din Chios o insulă cu statut preferenţial sub toate ocupaţiile. Terebintul, producător de gumă aromatică, atât de preţuită în sarayul şi haremul padişahului din Istanbul. Terebintul, de la care se ajunge la ceea ce turcii şi noi de la turci, numim sacâz. Dealtfel strâmtoarea Chios, ca şi insula, sunt numite la turci: Sakâz. Parăm un grup de stânci.

Dublăm un bastion ridicat pe altă stâncă.

— Pasa, strigă musul.

În sfârşit, pasa. Intrăm cu motorul la „încet înainte". Avanportul. Altă pasă. Ferry-boat-ul este legat în partea nordică a cheului. Acolo se vede şi silueta oţelie a bătrânului distrugător. Câteva iahturi. Câteva ambarcaţii specifice insulelor. O dragă. Loc între ele. Stop motorul. *Hai-Hui 2* alunecă lin spre cheul iahturilor din portul Chios. Rondau. Musul sare pe cheu cu barbeta la mână. Este un cheu nou, din beton, dincolo de cheu o esplanadă perforată în care se văd tuburi de beton şi fierotenii, apoi o stradă şi, dincolo de ea, hotelul. Suntem ameţiţi, poate numai de aroma necunoscută până acum a terebintului, de după hotel apar automobile cu perechi solitare, apoi motociclete, apoi o motoretă de pe care descalecă reprezentantul poliţiei turistice, cu radioul portativ agăţat de gât… Musul îi spune de unde venim şi cât stăm, date pe care omul autorităţii le comunică pe loc.

— O.K. Mâine de dimineaţă să se prezinte cineva pentru formalităţi. Până atunci, noapte bună!

Ce importanţă mai are ora exactă a nopţii, acum când ne-am legat la cheu, acum când vântul nu mai chinuie văzduh şi mare, când constelaţiile ne sclipesc binevoitor şi terebintul ne aţâţă să intrăm în danţul purtătoarelor de tirs care se sperie doar fotogenic la apariţia decanului satirilor, domnul Silenus, pe care, dracu ştie de ce, privând Chiosul, îl văd în pitoreasca fiinţă a poetului Tudor George, orficul sacerdot al unor cosmogonii fantastice, poetul prea iubit de marinari. Şi Chiosul?

CHIOS, HOMER, DELACROIX ŞI HAI-HUI 2

Joi, 30 iunie *la orele 06.30* iahtul *Hai-Hui 2* se află legat cu bordul babord la cheul portului Chios şi echipajul ferchezuit deliberează programul croazierei. Skipperul doreşte să atingă Samosul, insula piraţilor şi a beyului Ion Ghica. Cu compasul distanţier în mână calculul distanţelor şi al timpului dă un minimum de şase-opt zile, timp pe care nu-l mai avem la dispoziţie. Pe urmă se simte oboseala. Nu orice fel de oboseală. Oboseala aceea epuizantă, mizeră, care împâcleşte

creierul şi începe reflexele… Cartul în mările de est nu este cartul de la Ocean în alizeu, dulce şi monoton, în afara drumurilor navelor, până la urmă tihnit şi lăsat în voia regulatorului de alură sau a pilotului automat. Voltele, atenţia permanentă, schimbările rapide de vânt solicită echipajul la eforturi neacoperite de hrana pe care o poate oferi cambuza iahtului. Skipperul este obligat să fie prudent. A rata o croazieră excelentă din pricina unei dorinţe care nu se acoperă în timp şi posibilităţi este absurd. Gata. Mâine în zorii primei zile din iulie ridicăm velele pentru a ne întoarce acasă.

Dedicăm Chiosului o zi de escală. O zi plină. Programul se face urgent. Secundul tras la patru ace va îndeplini formalităţile, va cumpăra un ghid, se va interesa de preţul apei şi al benzinei. De dimineaţă recunoaştere în doi. După-masă fiecare pe cont propriu. Liber de la deliberare. Pe Zeus. Iată nişte sârme zincate aruncate în săpături. Descoperirea musului, care, cu dexteritatea şi pasiunea românului de a lega totul cu sârmă, de la hamul plesnit, la toba de eşapament (bine că nu fabricăm încă rachete intercontinentale), confecţionează pe loc nişte siguranţe în locul şplinturilor din inox. Sunt mai sigure, spune satisfăcut, după care pleacă la autorităţi, ducându-şi grav servieta cu actele şi „Jurnalul de bord“. Skipperul rămâne cu lumina şi munţii. Pentru că Chiosul este insula munţilor din piatră pleşuvă şi a luminii în continuă metamorfoză. Munţii vin până în oraş, atinşi de calviţie, cu stâncile lor ascuţite iradiind o boare violet, împung cerul cu ace de piatră, se scurg în mare prin canioane sălbatice, ar fi morţi fără lumina care-i îmbogăţeşte şi înnobilează, care-i face vii, trezindu-le culorile adormite în vârstele lor geologice, lumina care ţâşneşte din mare reflectându-se în văzduhul încă necunoscut şi de pe acum sufocant. Să ne adaptăm. Să asimilăm noul nostru univers. Lumea insulelor egeene din totdeauna în conştiinţa skipperului ori mai adevărat, în subconştiinţa lui, ca o nespus de ameţitoare chemare. Ca un spaţiu încorporat spiritual de nu se ştie când. Skipperul văzuse scurgându-se lent prin unul sau altul din bordurile navei-şcoală *Mircea* unele din cele mai fascinante insule ale sudului: Canarele, serenele insule ale Capului Verde, Trinidad-Tobago şi Barbados, Curaçao şi Jamaica, Cuba, Bahamas şi fermecătoarele Bermude. Spaţii de vis, lumi exotice în care alizeul face palmierii să freamăte şi femeile să iubească, lumi dominate de magia primară a ritmului, în care muzica şi dansul cicatrizează rănile lăsate de uragane, în care natura este când săracă, când luxuriantă până la demenţă şi paroxism. Bucăţi de lume stranii şi încărcate de legendă, escale ale lui Columb şi univers al flibustei caraibe, siaj lăsat de corsari şi piraţi care incendiază adolescenţa: sir Francis Drake şi Walter Raleigh, Captain Kidd şi Surcouf; François le Clerc zis „Picior de lemn“, sângerosul l'Olonnois şi desigur „Roşcovanul”, rechini ucigaşi, peisaj tropical, ritm ameţitor de

tam-tam. Secole de rapt şi de exterminare a aborigenilor, spadă şi pumnal, sclavi şi plantatori, o supapă a Occidentului terorizat de Inchiziţie şi dogmatism religios, de intoleranţă şi absolutism.

Aici, lumea elină a artei şi filosofiei, mai puţin vătămată de rigoarea simetriei romane, şcoala lui Vitruviu n-a prins, răscruce de miniculturi, cu care pirateria a trăit sincron fără s-o altereze, teatru al invaziilor de pe mare, arabii care s-au lovit de munţii arzând acum mocnit într-un albastru de smalţ, cruciaţii, în 1346 genovezii, peste două secole turcii, o invazie veneţiană' în 1695, fără urmări. Felucile sprintene ale arabilor, marile galere genoveze şi ale cavalerilor ioaniţi din Cipru, mai apoi din Malta, caicele piraţilor locali sau galerele piraţilor algerieni, pânzare de toate felurile şi, în interior, accesibilă pe poteci agăţate deasupra prăpăstiilor, lumea primordială care a rezistat răbdând şi a învins, rămânând.

Aici în aburul străveziu care înconjoară insula există Semonicles din Samos, poet iambic emigrat în Amorgos, insula chinuită de Meltemi, aici în aburul străveziu există celălalt Simomides din insula Kos, în drumul nostru dintr-o vară viitoare spre Rhodos, şlefuitorul migălos al epinilkiului printre ai cărui urmaşi mă prenumăr, cântând în proză slava sportivă a lui *Hai-Hni 2,* aşa cum i-am mărturisit-o lui Arhiloh. Aici pe acest cheu care cândva va fi fost de lemn şi piatră a debarcat Homer şi tot aici a debarcat Herodot din Halicarnas – istoricul, venit în ospeţie la ruda lui din Chios.

Şi Pythagoras din Samos şi Thales din Milet, cine mi-o poate jura că n-au debarcat aici!

Dar legendele?… Dar superbele nume pţirtate în antichitate de insula munţilor liliachii? Ofioussa, Aithali, Nakri, Pityoussa. S-o fi colonizat Oinopion, prâslea regelui Minos? De ce în basmele şi legendele acestei părţi de umanitate fiul cel mai mic este şi cel însemnat de ursitoare să ducă pe umeri spre mâine, toate răspunderile lui ieri? Harap Alb şi Oinopion. Care va fi fost placenta maternă a sensului acestor legende? Chios poate veni de la numele nimfei Chiona, sau de la Chios, fiul lui Poseidon, sau de la masticul arbuştilor de terebint, cărora fenicienii vârâţi în toate afacerile acestui est mediteranian îi spuneau „chio". Urmaşele nimfei Chiona trec pe cheu în şeile din spate ale motocicletelor „Honda", ori la volanul automobilelor japoneze. Pasagerii hotelului, „sezoniştii", cum le spun constănţenii invadatorilor de-o vară, îşi iau micul dejun la mezaninul cu pereţii care dau spre, mare, din sticlă. O privire discretă înregistrează toaletele spumoase ale femeilor, dinerul impecabil al chelnărilor. Sunt foarte puţini pescăruşi în insulele greceşti şi nu ştiu de ce, după cum şi turismul este încă într-o fază incipientă, cu toate că insula oferă din belşug tot ceea ce poate căuta un amator de munte, de mare sudică, de etnografie specifică. Portul pare vast şi întregi acvatoriu este dublat

de-o esplanadă largă, mărginit* de cafenele, baruri, cofetării şi prăvălii cu artizanat. Molul ferry-boat-urilor este în capătul opus al portului… în cabină +29°C. Vine secundul cu toate formalităţile îndeplinite. Desigur cu păţania de rigoare. Adică reprezentantul autorităţii n-a văzut necesitatea aplicării ştampilei pe „Jurnalul de bord“. Întâmplător, logodnica sau iubita intransigentului se afla în biroul respectiv. Se pare că afurisitul de secund cu ochii lui albaştri, oricum raritate în imperiul bruneţilor, a convins-o mai uşor pe logodnică decât pe logodnic. Precedentul fusese creat la Mytilene. Intransigentul s-a predat cu o vorbă de duh şi, galant, secundul a sărutat mâna logodnicei salvatoare. Debarcăm.

Animaţie puţină. Filăm esplanada. Stive de mese si de scaune sub parasolare. În răcoarea cafenelelor şi barurilor de zi, lume puţină. Două nave mixte, de pasageri şi mărfuri încarcă containere. Ştiu. Nu aici trebuia luat pulsul oralului cu numai 25 000 de locuitori. Pulsul lui matinal trebuie luat în agora. Ca la cei vechi. Să mergem în agora. Stradele, prăvălii uşă-n uşă, case vechi, măcelării, ulicioare urcând în pantă dulce, totul raportat la un ax central, strada principală a agorei, spre deosebire de Mytilene, căzând perpendicular pe esplanadă. Se repetă abundenţa ameţitoare de mărfuri de toate sorturile, de la lenjerie la maşini agricole, totul pe vaduri şi isnafuri. Desigur, Puiu a cumpărat pliantele de rigoare. Ştim acum mai mult despre Chios, decât ştiam cu un ceas mai devreme. Se întâmplă un fenomen bizar în comportamentul interior al skipperului, un fel de alunecare din imediat, în timpul lui absolut, timp în care, printre alţii, s-a instalat temeinic şi Herodot. Nu numai pentru faptul că aduce printre primii istorici mărturii atât de vii despre spaţiul nostru natal; ci pentru consecvenţa şi rigoarea documentării lui, rigoare desigur raportată la condiţiile de informare ale epocii. Şi încă pentru ceva care ţine de incompatibilitatea ştiinţei istorice cu arţagul megaloman al tiranilor, care în stupiditatea lor bolnavă îşi închipuie că istoria începe şi si'ârşeşte cu ei. Fugit din Halicarnas din pricina tiraniei lui Ligdamis, nepotul Artemizei, Herodot creşte în Samos (să fim la un pas de Samos şi să ne-o refuzăm) şi ne vorbeşte foarte limpede de variantele dialectului ionian, atât de specifice fiecărei insule, adevăr de la care porneşte alt adevăr dialectic: spiritul insular. Îl simţim în rezerva locuitorilor. Toate invaziile sângeroase au venit de pe mare. Toate relele le-au venit de pe mare. Herodot zice că mergeau atât de departe cu izolarea în dialect, încât bărbaţii din insula Patmos vorbeau într-un fel şi femeile în altă variantă a aceluiaşi dialect. Deci, spiritul insular. Nici el nou sub soare. Micro-aşezările de la sat la mahalalele oraşelor, micro-comunităţile specifice, rod al unor legiuiri preferenţiale, al unei dezvoltări istorice specifice, intră sub incidenţa aceluiaşi univers interior limitativ şi exclusivist. Artera comercială sfârşeşte într-o stadelă care o închide cu o foarte

lungă zidire, un fel de fortificaţie dincolo de care se vede vegetaţia luxuriantă a unui parc fermecat. Aerul s-a primenit de mirosul mărfurilor şi al cărnii sângerânde, arome stranii stimulează imaginaţia, odori de răşină şi cetină, de migdali şi smochini, cine mi-o poate spune dacă nu de terebint, de pajişti şi de boschete tainice, totul dincolo de zidul prăfuit arzând în soarele sticlos. Întrebăm cui aparţine parcul, ni se răspunde îndatoritor, dar nu înţelegem nimic. Soluţia este să urmărim zidul şi să găsim o intrare. O piaţă „engross" de lubeniţe. O stradelă pieptişe pe care coteşte zidul. Aceeaşi economie de spaţiu orizontal la clădirile foarte noi, vile ridicate pe verticală, folosind logiile drept grădini suspendate şi jardinierele drept straturi de flori. Urcăm voiniceşte, dezmorţindu-ne o parte infimă din cele două bilioane de fibre muschiulare condamnate la inactivitate pe iaht. Urcăm şi transpirăm fără să găsim intrarea în raiul râvnit, poate un claustru monahal.

Abandonăm. Ne întoarcem la urmaşii celor scăpaţi după „masacrul din Chios", una din paginile negre ale arhipelagului. Sultanii ţinuseră Chiosul într-un regim de semilibertate spre a nu le lipsi masticul de terebint, lăsându-le insularilor organizaţia social-politică tradiţională şi „sfatul bătrânilor" care conducea comunitatea, ajunsă în anul 1821 la 100 000 locuitori. Din nou confluenţă de istorie. 1821 anul revoluţiei condusă de Tudor Vladimirescu. 1821, anul revoluţiei greceşti. Licurg Logothetis, semiotul, debarcă în Chios şi răscoală insula. Sultanul neglijează plăcerile olfactive şi voluptatea aromei de terebint, ca şi producţia de sacâz pentru arcuşurile muzicilor imperiale, cerând capul supuşilor săi din Chios. Purtătorul ordinului şi executantul lui, amiralul Kara Ali—Ali cel Negru. Amiralul îşi debarcă trupa de represalii la 11 aprilie 1822. Lupta inegală tehnic, teritoriul greu accesibil dar limitat şi eroismul înverşunat al apărătorilor sfârşesc prin masacrarea a peste două treimi din populaţie. Supravieţuiesc 30 000 de insulari. La jumătatea lui iunie, amiralul Canaris incendiază nava amiral otomană în portul unde *Hai-Hui 2* se leagănă paşnic la cheu. Ce s-ar fi întâmplat cu evenimentul, dincolo de senzaţia pasageră stârnită de publicarea ştirii în ziarele epocii, dacă el n-ar fi sensibilizat un Byron, un Victor Hugo, un Delacroix?

Adică: Artistul. Adică conştiinţa sensibilă a umanităţii. Singura ei dimensiune perenă. Măcelul din Chios devine nu o temă artistică conjuncturală, nu o modalitate de a exprima compasiunea şi' solidaritatea cu năpăstuiţii, nu un prilej de a se manifesta o atitudine politică, el se resoarbe în tematica romanticilor ca un argument contemporan. Omul rob al destinului, omul prigonit şi cumplita lui tragedie, învingătorul prigonitor, implacabil şi crud, o teză, un argument filosofic o modalitate de a gândi istoria. O teză pe care un artist izolat, demn în izolarea lui, şicanat de adversari, o transformă în

operă artistică şi prin ea în argument: Delacroix. Fără să fi fost în Chios. Fără să se fi îmbibat de durerea sfâşietoare curgând de pe toţi munţii aceştia goi şi tragici, care în amurg nu pot fi decât sângerii… Ştiu că sunt sângerii. Ştiu că lumina crepusculară trezeşte în roci amintirea sângelui care le-a pătruns până în inima lor de piatră. Ah, blestemata alunecare în acel timp absolut al skipperului, în acea blestemată neuitare, în acel ochi de veghe, în acel teritoriu tulburător şi tragic în care s-au stocat toate suferinţele omului, izvorâte din ticăloasa lui sete de mărire efemeră, din păguboasa lui dorinţă de putere, din neghioaba lui trufie, din şi mai neghioaba lui nevoie de înavuţire! De ce locul înţelepţilor a fost pe cruce şi al tiranilor în palate şi ditirambi, skiperul se căsneşte s-o afle de-o viaţă. Aşa că luând drumul agorei încearcă să-şi astupe urechile cu stupă, precum Ulysse, spre a nu mai auzi tânga tragică a celor măcelăriţi pe aceste ulicioare şi dincolo, în satele şi cătunele agăţate de stânci pentru ca această tângă prelungă şi răscolitoare este ecoul propriului său sânge, este tânga ţarinilor şi a apelor, a ţintirimelor şi a codrilor merei de dincolo de Dunăre, mereu luate în răspăr de copitele cailor care au adus tăişul de sabie sub care grumazul alor lui n-a stat niciodată, decât retezat.

Ce vană încercare a făcut Ulysse!

Cum îţi poţi astupa urechea interioară deschisă spre sunetele eterne ale lumii?

Moscheia părăsită adăposteşte totuşi muzeul arheologic, poarta de fier este lăcătuită şi piaţa se deschide într-un parc cu alei de palmieri, parc dincolo de care se ridică în amfiteatru oraşul nou. Spre port, cetatea. Frourio. Printre automobile şi motociclete, un „comis“ duce de frâu un cal înşeuat cu harnaşamentul plin de paftale lucitoare – pasiunea Orientului – având în şa un băieţandru începător în ale echitaţiei. Desigur, nu rezistăm tentaţiei de a ne poza în parc. Tot Fuji-color. Ştiu că în oraş se află şi mormântul lui Kara-Ali. Ştiu că şi sângerosul amiral se prevalează de sacra datorie de a fi executat ordinele împăratului care-i dădea pâinea, solda şi onorurile. Îi refuz skipperului dorinţa de a-i vedea mormântul. Nu era Kara Aii, era altul, reprimarea revoluţiei, a dorinţei de libertate este legea tiranică a imperiilor cotropitoare; aici nu acest caracter legic al imperialismului cretin prin însăşi structurile şi finalitatea lui se discută, se discută excesul de zel al servitorilor absolutismului şi dictaturii. Lipsa lor de apartenenţă la umanitate. Posibilitatea Auschwitz-ului, a masacrelor din lagărele de refugiaţi palestinieni, posibilitatea lagărului ca formă monstruoasă a puterii se discută. Şi existenţa legiferată a torţionarilor. Libertatea lor absolută în monstruozitate. Nu ne interesează Kara Aii. Nici n-am putea suporta blestemele celor 70 000 de sfârtecaţi cu iataganele, de spintecaţi cu hangerele, de împuşcaţi şi decapitaţi cu securile de luptă, adunate an de an, de mai bine de un veac, deasupra

pietrei lui de mormânt. Aşa că salutăm biblioteca purtând numele patriotului cărturar Adamantios Korais, pornit din acest tragic petec de stâncă şi ne rătăcim pe o stradelă pietruită, în pantă şerpuitoare, pavată cu pietre, presărate cu ramuri de pin şi de brad, plină de ghirlande de brad şi steguleţe.

Este o sărbătoare, hramul unei biserici albe, tihnite, aşezată între arbori vechi. Femei gătite ţinându-şi copiii de mână, aceleaşi chipuri de sfinţi ca în bisericile noastre, călugări şi preoţi, bătrâni din „consiliul parohial" pe băncile de sub platani, o atmosferă care-mi aminteşte de copilărie… Ne întoarcem la iaht coborând pe esplanadă. Torid. Prăvăliile deschise. Puiu se opreşte în faţa unei librării care expune pe panoplii turnante foto-tablourile unui fotograf artist: Georges Meis, editate de el însuşi în studioul Meis din Atena. Meis are harul să surprindă amănuntul pitoresc şi să-l recompună după un desen care îl esenţializează. Culorile sunt nete, orbitoare, agresive. În afara unor portrete expresive de ţărani bătrâni, pe chipul cărora timpul şi-a îndeplinit lucrarea dându-le o frumuseţe tragică, Meis are acolo peisaje egeene. Puiu ţine neapărat să am de la el un asemenea peisaj în amintirea acestei croaziere. Alegem două exemplare identice. Pentru skipper şi mus. În prim plan clădiri tipice de un alb orbitor. Apoi marea azur. Apoi, în ultim plan, o faleză stâncoasă, brun-roşcată şi cerul. Cerul egeean. Şi-n acest cer de smalţ, dominând întregul, un pescăruş bătut de o lumină crudă, de amiază. Să sperăm că le vom putea proteja de umezeala mării şi că vor constitui alături de ceea ce am adunat fiecare de prin lume, un sâmbure de adevăr al acestei clipe. Esplanada este bântuită de căldură zăcută. Puiu derobează întru prospectarea preţurilor. Benzina la echivalentul dolarului. Apa îmbuteliată, 64 de drahme. Din nou binecuvântarea echipajului deasupra capului cârlionţat şi mustăţilor tuşinate ale maistrului Dumbravă, de la nava-bază *Tismana.* Borsecul nostru explodează într-o jerbă de bule de cum îl desfacem. Ah! Dacă am avea şi un frigider. Măcar unul mic, de automobil – O „Dacia 1300", strigă musul plin de entuziasm. La naiba! Chiar o „Dacia 1300" cu număr grecesc, albastră, prăfuită, rulează lent pe esplanadă. A ajuns deci şi în Chios. Puiu poate aprinde furnalul lui afurisit. O supă fierbinte nu mai poate să ne facă niciun rău. Oricum, nu va atinge temperatura mediului înconjurător. Aerodromul este undeva în spatele hotelului. Vedem avionul de pasageri făcând manevra de aterizare. Cei din Mytilene, cu toate că sunt la origine eolieni, şi-au organizat mult mai bine ghidul pus la îndemâna turiştilor. Dealtfel ghidul lor este şi semnat de alcătuitor. Asta înseamnă o responsabilitate în plus. Mâncăm decent în cabină răbdând stoic căldura de iad a careului. Nu vrem să ne etalăm cristalurile în cockpit, concurându-i pe cei serviţi alături de chelnării înclinaţi respectuos, rapizi şi, bănuim, silenţioşi.

CHIOS. DUPA-AMIAZĂ LIRICA

Deci, aici la colţ ne despărţim. Musul se întoarce în Agora şi unde-l va duce imaginaţia. Skipperul şi-a propus să descopere Chiosul familial, secretul incintei-parc şi pe al cetăţii genoveze „Kastro“, nu departe de „castrul” roman. La molul gării maritime un ferry-boat din clasa celor care fac naveta între insule şi Pireu, cu pupa transformată în punte de ambarcare a autovehiculelor. Torid este un fel de a alinta cazanul în care fierb, cutreierat vag de o briză la fel de fierbinte. Nu ştiu nicio boabă grecească, dar ghidul local numeşte cetatea „Kastro“, iar cel din Mytilene are un mic dicţionar de termeni turistici în engleză, franceză şi germană.

Am găsit tot ce-am dorit, din Istanbul până la New York, vorbind româneşte, voi găsi şi aici. Iată un grup de bărbaţi cumsecade, bruneţi şi mustăcioşi, aşa cum le stă bine unor adevăraţi bărbaţi.

— Bună ziua! Fiţi buni, pe unde ajung la „Kastro”?!…Frourio ’ mai adaug; dar nu este nevoie.

Rapid, unul din mustăcioşi îi salută pe ceilalţi, oferindu-se drept ghid. Vorbeşte greceşte. Vorbesc româneşte. Din timpuri imemoriale am avut legături comerciale. O vreme, pe lângă porturile de la Pontul Euxin, cetăţi-port aidoma acestora şi mai târziu cultura bizantină, ei ne-au dat arhimandriţi, o sumedenie de stareţi şi călugări (era şi acesta un mod de a coloniza), ba şi domnitori, unii cărturari şi patrioţi, alţii doar funcţionari puşi pe căpătuială; au fost la noi mari neguţători şi armatori, Ştefan cel Mare şi-a trimis pânzarele cu mertice la Sfântul Munte şi au tot venit merticele la Sfântul Munte până la vodă Cuza; aşa că trebuie să ne înţelegem. Intrăm într-un labirint de ulicioare care se deschide dincolo de molul pentru pasagere. Este ora siestei. Căsuţe de mahala brăileană, ori bucureşteană, ori constănţeană, acoperite cu olane cândva roşii, umbrite de platani seculari, cu bolţi de viţă, cu iasomie şi oleandrii, cu tufe amărâte de pătlăgele roşii, bătrâni săraci, suntem în lumea contrastului acestuia cumplit între sărăcie şi bogăţie, o altă ulicioară, o casă cu balcon şi în balcon o fată frumoasă cu mari ochi negri, şi adânci ochi negri şi lungi plete negre, skipperul nu are pinteni pe care să-i zornăie, nici spadă s-o zăngăne, nici pălărie cu care să omagieze frumoasa din cuibul acela solitar, salutând-o cu plecăciune şi măturând pietrele cu penele de struţ; cascheta albă şi ancora spun totdeauna poveşti mincinoase fetelor frumoase, ea vine şi se sprijină de balustrada balconului, tăcută, fără un semn, o nu, nu este dintre

fetele care-o slujesc pe Cotis pentru că iată, apare stăpânul de casă, sau numai tatăl. A fost o privire. Atât.

— Plecăciune, fată frumoasă, au spus ochii skipperului.

— Încotro, călătorule? au întrebat ochii fetei.

Apoi trecem pe lângă un cimitir otoman cu pietrele tombale din marmoră răsturnate în iarba uscată, în spatele lui zidul cetăţii, cenuşiu, un oţetar trist, balconul dispare după colţ şi stradela intră pe sub arcadele sumbre ale unei porţi-bastion, mirosind a beci şi piatră roasă de igrasie.

— Kastro! spune ghidul meu.

— Mulţumesc!

Desigur, a aflat că sunt român. Desigur, mi-a recomandat o plimbare în Agora. Ne despărţim. Întotdeauna cetăţile mi-au creat complexe. Stări interioare contradictorii. Pentru că sunt o mulţime de variante ale cetăţilor. Nu tehnice. Morale. Etice. Deci, cetăţi şi cetăţi. Una este cetatea Sucevei între zidurile căreia se închega prin veacuri ideea de suveranitate şi apărarea ei şi alta, să zicem, cetăţile răspândite în Lumea Nouă de cotropitorii spanioli spre a-şi apăra statutul de stăpânitori silnici, împotriva popoarelor subjugate. Alt statut moral. Altă structură interioară. Chiar altă arhitectură interioară, cu un sistem ingenios şi diabolic de temniţe şi celule, garnisit cu săli speciale de tortură, un întreg arsenal de ideimijloace elaborat de Forţa nelegitimă spre a stăpâni şi suprima libertatea stăpânilor legitimi.

Am văzut aceste cetăţi la Cartagina – în Columbia — celebra San Felipe; le-am văzut în Mexic şi Cuba, unele cu celule inundabile sau semi-inundabile, astfel încât întemniţaţii să putrezească de vii în nămoalele pestilenţiale, altele având la exterior un canal legat cu marea, numit „fossa del tiburon”, groapa rechinului, unde erau aruncate cadavrele celor morţi sub tortură spre a năimi rechinii care asigurau astfel şi paza drumului spre libertate; am văzut zeci de cetăţi feudale din inima Transilvaniei până la Atlantic şi de la Atlantic la Mediterana, mai toate slujind Puterii, mai toate cu un net caracter de clasă; am văzut oraşe-cetăţi, ceea ce este cu totul altceva, simbol al emancipării drepturilor cetăţeneşti, cetăţi circumscriind comunităţi laborioase putându-se apăra de oştile feudale sau chiar regale, uneori cu tendinţe de hegemonie asupra spaţiilor rurale din jur ca Braşovul şi Sibiul; şi iată acum acest „kastro“ genovez-otoman ridicat probabil pe locul vechiului oraş-cetate grecesc, infirmându-i statutul de libertate şi stăpânind insula prin arme. Cetatea Albă (Mauro-Castron) şi Caffa la Marea Neagră, Galata la Istanbul ţin de acelaşi desen al politicii comerciale genoveze ca „Frourio” în Lesbos şi „Kastro” în Chios. Fortăreaţa care stăpâneşte localnicii, care fixează preţurile exportului cu mult sub nivelul pieţii, pe cele ale importului, mult peste preţul la producător, care asigură portul şi ţine la respect navele piraţilor,

adăpostind o garnizoană capabilă să impună voinţa şi interesele stăpânilor, adăpostindu-i pe colonizatori sau, aici, pe intruşi. Cetatea, ţinând de geniul malefic al omului, de obsesia lui de a se delimita la infinit pe căprării, de a parcela Terra după culoarea pielii şi a părului, după religii şi idei politice, după clase şi numărul de la încălţări. Superba lui stupiditate mereu găsindu-şi zei tutelari de mare onorabilitate, mai toţi credibili şi ventrilogi; în numele cărora şi sub protecţia cărora, de multe zeci de mii de ani ne tot vânăm unii pe alţii agitând deasupra hecatombelor de cadavre marile flamuri ale dreptăţii fiecărei căprării. Ferească sfântul să mă audă maiorul! M-ar vârî la carceră pe-o veşnicie.

Sunt în incinta cetăţii.

Asta înseamnă că văd zidul din interior. De fapt zidul multifuncţional. Larg de câţiva zeci de metri la bază. Zidul încorporează un labirint de încăperi: săli de arme şi comandament, cazărmi, grajduri, depozite de muniţie, săli de mese, depozite de alimente, antrepozite, astăzi transformate în magazii şi în crescătorii de şobolani. Abia st mai văd scările şi punţile de tragere, qrenelele s-au macerat, bastioanele sunt în ruină.

Este o stradelă lată de doi trecători, în pantă cotită, pavată cu lespezi de piatră roasă de paşii zecilor de generaţii, deci o stradelă în plină cetate, întrucât cetatea „Kastro“ adăposteşte un oraş „intra muros“, acesta şi fiindu-i rostul. Un oraş vechi, clădit pe verticala unor case cu parter înalt şi un cat, un labirint de străduţe şi ulicioare stăpânit de pisici (labirintul este o invenţie a lumii egeene) în care lumina de plumb lichid se joacă de-a cubismul, repartizând umbrele după o geometrie exactă, sunt căsuţe sordide la care se ajunge escaladând trepte verticale, clădite pe platforme de stâncă umanizate de câte-un smochin cocârjat şi prăfuit. Totul miroase a zidărie veche, iremediabil canceroasă. Rătăcesc de pe stradelă pe stradelă ca într-un joc de atenţie din revistele pentru copii, mă întorc de unde-am plecat, ca să ajung de unde m-am întors.

Oţetari prăfoşi îşi fac ioc printre bolovanii gardurilor. Sunt şi petece de grădină unde roşiile s-au şi ofilit, iar măslinii putrezesc de oboseală, apoi este o biserică spaţioasă având curtea în terase umbrite poate de platani, apoi simt cum mă pătrunde o istoveală ancestrală, ca şi când aş fi cărat în spinare, sub bici şi ferecat în lanţuri, tot muntele de piatră convertit în „kastro“. Apa de la canale curge prin rigolele de piatră. O bătrână vorbind singură hrăneşte o hoardă de pisici care sar înfometate de pe ziduri şi terase, ca şi când şobolănimea le-ar ţine asediate de-o veşnicie. Cine vrea să înţeleagă mai bine felia de istorie numită Evul Mediu este bine să vadă oraşul-cetate Carcassonne în Franţa şi de ce nu, „kastro“, în Chios. Îmbuibat de odorile exalate de tencuielile mucegăite şi rigole, de pietrele încinse de soare, evadez din

„kastro“ pe o fostă poartă, astăzi fără gărzi şi bântuit de gânduri pioase vreau să văd un monument de artă creştină timpurie, ridicat la intrarea unei grote: Panaghia Aghiogaloussena. M-am izbăvit pe un soi de bulevard care se transformă în drumul asfaltat spre Vrondados. Blocuri-vilă, un început de oraş modern, salubru. Opresc un bărbat sobru, coborât dintr-un automobil. Omul este grăbit şi binevoitor cu răceală.

— Panaghia Aghiogaloussena?

Ridică din umeri şi arată spre Vrondados. Înţeleg că este departe şi că nu pot ajunge apostoleşte. Mă reciclez pe loc. Dacă nu pot stabili legături cu epoca creştinismului timpuriu, să vedem cum au valorificat grecii contemporani cultul celor vechi pentru locuinţele somptuoase, echilibrate, dotate cu săli de baie şi piscine, pline de obiecte de artă, încadrându-se perfect în mediu, aşa cum spun specialiştii că le-ar fi avut elinii de-atunci, oameni veseli, artişti înnăscuţi, popor dotat cu geniul iscodirii, al echilibrului şi al multora din darurile care împodobesc specia. Văzusem de dimineaţă de unde începe oraşul nou. Fenomenul creşterii în cercuri concentrice nu este propriu numai arborilor. Să numărăm vârstele oraşului, venind de odinioară spre astăzi. Păcat că edilii nu se obosesc să transcrie cu litere latine, numirile străzilor şi ale pieţelor scrise cu litere greceşti. I-ar ajuta pe turişti, ajutându-şi propaganda turistică. Foarte puţină lume mai ştie astăzi în lume alfabetul grec, indiferent de faptul că el se foloseşte intens în ştiinţele matematice. Flerul de călător înrăit mă scoate în capătul parcului opus agorei. Aici sfârşeşte abruptul. Şi de aici în sus începe oraşul nou. Oraşul care nu dezminte gustul grecilor şi nici plăcerea lor de a locui într-un spaţiu în care somptuosul se întâlneşte cu funcţionalul şi cu arta. Ce vor fi fiind altceva decât negustori şi mici industriaşi şi meseriaşi stăpânii acestui cartier de vile etajate în stradelele în pantă abruptă, cartier încă în facere, cu o parte din temelii înfiptă în coastă, cu alta susţinută pe pilonii din beton înfipţi în pantă? Totul mi-aduce aminte de fermecătorul Warthe al Braşovului, desigur fără brazii lui şi fără spaţiile lui largi. Zidarii de aici folosesc zidăria americană, adică două rânduri de cărămizi zidite în paralel păstrând între ele un spaţiu termoizolant, se pare că ameliorat printr-o umplutură cu vată din sticlă, asta la o vilă aflată la roşu. Urc aproape de
70°, o „Honda “ vine năprasnic la vale, automobilele parcate pe lângă ziduri îmi dau senzaţia că vor veni peste cap, garajele sunt încorporate în case, terasele sunt şi grădini, acolo unde există un spaţiu de rocă s-a cărat pământ (de unde) şi s-au aranjat straturi de flori suave, munţii acum violet stăpânesc o parte din orizont şi de pe terase se vede marea mult mai bine decât o văd eu de pe stradă. Urc până întâlnesc golul. Golul pietros, spinări şi şei şi văi abrupte, extravilanul semănat iar cu case împrăştiate ici, colo, golul stăpânit de lumina căzută într-o

reverie liliachie plină de beatitudine,.. Iată că grecii contemporani au păstrat gustul celor vechi pentru portice şi pergole, au schimbat ornamentele în piatră – prea scumpe sau poate din lipsa pietrarilor-artişti – pe ornamente din ipsos păstrându-le modelele: rozete şi volute, palmete şi măsline; iată că terasele-grădină fac legătura lirică cu spaţiul seren al insulei şi că s-a făcut ora ca rătăcitorul să redevină skipper, abandonând pe stradela abruptă toate întrebările fără răspuns ale acestei lumi atât de apropiate cu care, paradoxal, n-a putut stabili niciun schimb de mesaje. Sunt locuri pe Terra unde contactul se face instantaneu, de cum aşezi talpa pe pământ. S-a întâmplat ceva, un termoizolant nevăzut s-a aşezat între noi, cunoscuţi de când lumea, producători şi beneficiari încorporaţi aceluiaşi organism viu, spaţiul balcanic, lucrul mi se pare nefiresc şi dăunător.

Lesbosul, printr-un puternic al zilei obtuz, i-a refuzat lui Homer, bătrân şi orb, dreptul la cetate. Chiosul i l-a oferit, trimiţând veşniciei unul din mesajele umane cele mai complete, atunci când academiile Europei nu existau pe nicio organogramă. Este o pace adâncă în spaţiul familial al oraşului, o pace aproape patriarhală dacă n-ar fi „Hondele". Se aud clopotele chemând la vecernie. Probabil agora s-a închis. Las în urmă nostalgia vagă a corăbierului fără obiect precis, amestecată cu o bucurie de cărvănar şi oier transformat de întâmplare în agricultor stabil… Mâine apucăm drumul întoarcerii spre casă. Am stat mereu pe muchea asta tăioasă, care desparte ceasul plecării de cel al întoarcerii. Oraşul s-a molcomit. Este vremea incertă când se schimbă briza. Încep să se presimtă miresmele uscatului. De piatră încinsă şi oleandru, de palmieri şi trandafiri şi, insinuant, ameţitor, excitant ca un afrodisiac, cel de terebint.

Debuşez pe esplanadă şi mă izbesc nas în nas cu preacunoscutul indicator de interzicere, cerc roşu cu mijlocul alb, adică „circulaţia interzisă în ambele sensuri1', plantat de municipalitate în mijlocul arterei care dublează cheul. Explicaţia este imediată şi fără echivoc. Toate automobilele parcate pe esplanadă au dispărut. Locul lor l-au luat mesele şi scaunele stivuite sub parasolare. Cafenelele, cofetăriile, barurile au cucerit esplanada până aproape de cheu. Localnicii au ieşit cu familiile să privească portul, să se răcorească, să mănânce o îngheţată, să bea un Pepsi-Cola. Din arteră comercială pe mol portuar, esplanada a devenit un mare local în aer liber. Aproape că mă simt stingher defilând pe toată lungimea ei, sub ochii iscoditori ai celor instalaţi la mese. Se aude în surdină muzica reprodusă pe tonomate. Destinul lui *Hai-Hui 2* este să piardă în fiecare port ceva din el. Vecinii noştri de la hotel sunt la cină. Iluminaţie festivă, toalete de seară, chelnerii cu dinerele lor impecabile, muzică, înserează. Adică crestele catapultate în cer iradiază o lumină de un mov palid, care pătrunde albastrul cerului şi albastrul mării, făcându-le să şoptească o incantaţie

păgână… Apoi, cerul şi marea restituie munţilor movul astfel binecuvântat de zei, care se reaşază în pietre, devenind violet: Este o scurtă ceremonie spre roşu cardinal, apoi spre purpuriu, apoi munţii se înalbăstresc, sălbăticindu-se, după care întunericul străveziu se ridică din adâncurile mării înlănţuind oraşul, într-o clipă de tăcere complice. Apoi este noapte şi în lumina zodiacală de un verzui opalescent, munţii oficiază solemn taina trecerii lor în legendă.

Stăm în cockpit şi ne luăm rămas bun de la Chios. Niciun fapt deosebit n-a umplut cu senzaţional escala noastră cuminte. Esplanada este luminată cu economie, localnicii sunt sobri, nicăieri ritmul drăcesc al muzicii moderne, nicăieri pulsul de noapte al marilor porturi, ori al marilor staţiuni turistice. Un brav orăşel patriarhal, dominat ziua de zeul negoţului, stăpânit seara de bunăcuviinţă familială, fără excesele celor care confundă vacanţa cu orgia şi escala cu dezmăţul. Nu sunt nici pe departe „mormon”, desigur, este aici un plus de austeritate, este un statut insular uşor influenţat de monahism; dar Chiosului şi amintirilor lui îi stă bine aşa…

— Un iaht la acostare! spune Puiu.

— Ohe, strigă femeia de la eche şi ne face un semn imperativ să degajăm cheul. Blondul bărbos aruncă ancora la prova. Filează parâma. Femeia pilotează iahtul în mers înapoi cu motorul (desigur un im-bord, un Volvo Penta ultra silenţios), cu mână sigură. Puiu sare pe cheu. Trage iahtul câţiva paşi, degajând spaţiul necesar acostării cu pupa. Femeia în costum de baie ne întreabă prin semne de ce nu stăm la cheu cu pupa, regulamentar. Pentru că nu vrem. Politeţea noastră (tot cheul e liber pe zeci de metri), faptul că preluăm barbeta şi o legăm la nu se ştie ce fier beton, că iahtul nostru este mai mic, că n-are tendă, motor Volvo-Penta şi inoxuri, nu înseamnă în niciun chip că putem primi ordine. Chiar de la o skipper-nimfă… Este un splendid iaht din fibră sub pavilion vest-german, are la bord un cuplu şi o pisică, tipul este bărbos, skipperul-nimfă face bucătăria rapid şi-i serveşte masculului o salată copioasă într-un lighenaş din plastic, aproape lighean. Omul mănâncă raţional conţinutul, după care, sfidând ceea ce se petrece în restaurantul hotelului, duce ligheanul la gură, sorbindu-i conţinutul cu desfătare vădită. Apare din interior o pisică neagră care se aşază pe copastie. Careul spaţios este iluminat electric, scoţând în evidenţă furnirul în culori tandre, tapiţeria somptuoasă şi inoxul.

Se pune muzică şi cei doi proaspăt veniţi fumează relaxaţi. Apare poliţistul în alb cu motoretă şi radio portativ.

— Mâine vă prezentaţi la forme, zice poliţistul.

— O.K., răspunde bărbosul.

La *Hai-Hui 2* se dă stingerea. Echipajul comentează monosilabic toate superlativele iahtului abia sosit. Mormăiala se încheie cu laitmotivul skipperului în asemenea confruntări.

— Greşeala fundamentală a fost că nu l-am făcut de 9 metri!

Apoi se mai vede o vreme reflexul apelor din port oglindind luminile cheului esplanadă pe luciul mat al roof-ului…

DRUM COMPAS: NORDUL!

Vineri, 1 iulie *ora 05,30* iahtul *Hai-Hui 2* este legat la cheul portului Chios. Puiu a predat *Transit-Log-ul* încă de ieri. Aseară a schimbat bujiile vechi cu cele „Champion", cumpărate la Istanbul. Se face controlul de rutină al greementului, se reverifică siguranţele întinzătorilor, echilibrarea catargului, se face plinul rezervorului de benzină, se reaşază canistrele cu rezerva de apă, se pun la îndemână ustensilele de alimentare. Musul trage tot mai mult spre funcţia complexă de secund. Îi place să primească o listă cu toate lucrările pe care le are de îndeplinit, apoi să fie lăsat în pace, dăruindu-se îndeplinirii lor cu o meticulozitate de maximă responsabilitate. S-a creat la bord nu numai o atmosferă dinamică de lucru; dar şi un statut de cooperare pedagocico-didactică. Skipperul, dacă vrea să-şi formeze un echipaj de trei, sau de patru, renunţând la improvizaţiile de fiecare vară, are obligaţia elementară şi responsabilitatea morală a instruirii acestui echipaj al cărui pilon, prin natura obiectivă a faptului că Vasile Olteanu din Oradea a devenit coproprietar, este Vasile Olteanu din Oradea. Desigur, băiatul ar fi putut da faliment din o mie şi unul de motive, începând cu răul de mare sau un complex de inadaptabilitate şi sfârşind cu o incompatibilitate afectivă. Nu s-a întâmplat să se manifeste niciunul din motivele care ar fi condus la faliment. Dimpotrivă. S-ar părea că Vasile Olteanu are aptitudini de velist de croazieră, o largă deschidere spirituală spre esenţa lirică a croazierei cu vele, un caracter ferm, priceperi tehnice, este frecat cu lumea instituţiilor de toate genurile, se descurcă excelent în cotidianul porturilor şi în relaţiile uzuale iaht-oficialităţi. Examenul a fost trecut cu bine. Obligaţia skipperului este să-i creeze condiţiile necesare spre a-l forma ca timonier de croazieră, ca secund de croazieră şi ca skipper de croazieră.

Ceea ce s-a şi făcut, începând de la însuşirea limbajului marinăresc de iahting, până la cele dintâi noţiuni elementare de lucru pe hartă.

La ora 05.45 este un exces de lumină transparentă în care munţii din piatră au o culoare ciudată pentru nişte ochi învăţaţi să descopere majestatea serenă a Negoiului. Ori a Ceahlăului. Clipa în care tentaţia irealităţii are tendinţa să răstoarne echilibrul între real şi fantastic este depăşită prin concreteţea matematică a întocmirii fişei de navigaţie Chios-Çanakkale, pentru că am stabilit să ne întoarcem la Çanakkale'fără nicio escală. Experienţa de la sfârşitul lui iunie conduce

la concluzia că, din punct de vedere hidro-meteorologic, nu pot fi schimbări radicale în regimul vânturilor, al ploilor şi mai ales al depresiunilor născătoare de fron'uri. Se poate estima o regularizare a vânturilor termice, deci a brizelor, pe direcţia noastră de marş bătând de la travers; de-asemenea o întărire a vânturilor de izobare, cu o mai manifestă prezenţă a efectelor vântului Meltemi. Vânt de nord şi nord-est, deloc favorabil; cu vânturi dure de NE. În Dardanele şi în Marea Marmara; iar în Marea Neagră cu condiţii favorabile pentru croaziera cu vele. Desigur, suntem obosiţi. Nu este vorba de oboseala aceea plăcută, resimţită după o zi de efort, când o masă suculentă, un pahar de vin şi un somn cinstit ne restituie zilei următoare, proaspeţi şi dinamici. Este o altfel de oboseală, năclăită, zăcută în nişte celule placide, o acumulare de stări inerţiale care slăbeşte promptitudinea reflexelor, care labirintizează gândirea, o face greoaie, cu soluţii mediocre, oboseală a simţurilor interpunând între ele şi lume un fel de ecran-estompă; oboseală leşiuită aducând la bord un fel de saţietate scârbită faţă de mirosurile careului, – al supelor mereu aceleaşi, al apei de băut din ce în ce mai calde, duhnind a plastic încins, o oboseală lehamite, cu atât mai periculoasă cu cât are tendinţa să înlocuiască atenţia distributivă şi curiozitatea activă, cu o indiferenţă letargică. Skipperul cunoaşte boala, a trecut prin ea cu eforturi clure de voinţă, autoflagelându-se cu toate sarcasmele de care mai era capabil; contează pe antrenamentul lui gimnastic care să acopere timpul croazierei şi pe rezistenţa lui soldăţească; sperând ca musul-secund să acopere perioada de 10 sau maximum 15 zile câte ne despart de Tomis, prin acelaşi antrenament sportiv, prin voinţă şi tinereţe.

La ora 06.00 temperatura în cabină este de +23°. Planul de drum prevede ca după escala pentru forme la Çanakkale, să facem o a doua escală de-o oră la Gelibolu pentru a saluta prietenii temeinici de-acolo, pe Yakup Aksoy, bravul armator care l-a scos pe *Hai-Hui 2* de pe bancurile de nisip de la cap Karakova; apoi o traversadă a Mării Marmara, până la Istanbul; escală de câteva ore pentru completarea proviziei de apă, forme la Büyükdere şi, de acolo, traversadă fără escală până la Tomis. Ne explicăm motivul supravieţuirii ierburilor pe aceasta insulă de piatră. Roua de dimineaţă, groasă, acoperă iahtul ca şi când ar fi plouat. La 06.40, oră acceptabilă să pornim motorul nostru nu prea silenţios, skipperul dă mola şi musul-secund porneşte motorul la „sfoară". Bujiile „Champion" se dovedesc impecabile… Ieşim cu motorul din portul Chios. Dimineaţa este împâclită, în golful Chios evoluează bărci pescăreşti, oraşul, insula, munţii încep să-şi recâştige dimensiunile fireşti, raportul nostru cu ele devine exterior şi contemplativ. Avem în babord bastioanele cetăţii văzută ieri din interior; bastioane ridicate pe spinări de stâncă, dominând faleza, apoi periferia oraşului şi drumul spre Vrondados. Puiu opreşte motorul şi-l

amarează în poziţia de marş. Este o boare abia simţită care nu se lasă prinsă de genovezul 2 şi, după ce ne amăgeşte, se pierde în luciul uleios al mării de un albastru dens, mat, netulburat de lumina difuză a dimineţii. La bord se instaurează lenea. Facem plajă privind un banc de peşti care, sărmanii, s-ar vrea zburători, dar nu au nicio şansă. Se reped din adine la suprafaţă, de unde încearcă o desprindere caraghioasă şi falimentară. Bieţii de ei. Au toată bunăvoinţa; dar le lipseşte esenţialul: aripile. Lochul a totalizat 3004 mile marine, suma croazierelor lui *Hai-Hui 2* acoperind o traversadă a Atlanticului şi a încă ceva pe deasupra. Văzut în lumina calcinată a primei zile din iulie, Chiosul are în el ceva selenar, o izolare în atemporal şi geologie. Aşezările umane nu-l marchează şi nu-i schimbă fizionomia primordială. Raportate la întreg, sunt nesemnificative. Vrondados abia haşurează spaţiul dintre faleza înaltă şi poala plină de canioane verticale şi grohotişuri. Nicăieri coşurile înalte ale semeţiei tehnocrate spurcând lumina. Unde plugăresc ionienii contemporani, nu ne putem dumiri. Aici se aplică fără niciun fel de metaforă zicala: „scoate bani din piatră seacă“. Dincolo de Vrondados drumul de asfalt urcă în serpentine abrupte culmile Epos şi Marathovounos, ca să coboare pe coasta de vest la Volissos. Caut prin binoclu statuia Marinarului dispărut, n-o descopăr, în schimb descopăr portul de pescari şi la nord de târgul străvechi, descopăr prin lentile monastirea Mersinidiou. O vastă aşezare monahală înconjurată de ziduri, construită pe faleza stâncoasă, sprijinită de coasta muntelui (desigur, am fi putut intra în portul Vrondados, pentru o escală de o oră, asta ar fi însemnat consum de benzină; desigur, am putea să ne apropiem de coastă sub un cablu şi eventual am putea să debarcăm şi să batem la porţile monastirii, dar imaginaţia noastră funcţionează lânced şi pe urmă ce s-ar întâmplă cu ţinuta academică a croazierei, dacă am transforma-o într-un turism nautic cu mărunţişul?), aşezare monahală sugerând, văzută prin binoclu, pacea şi solitudinea biblică. La 09.15 se ridică un preambul la briză. Puiu tangonează genovezul şi stă la eche, în vreme ce skipperul întins la puntea prova, se dedă trândăviei celei mai neruşinate, bântuită de pe acum de regrete şi nostalgii. Ar trebui să pună căpăstru cotidianului, să-l frece în zăbală până-l îngenunche şi, fără să-i dea bună ziua, să-i smulgă rutinei un concediu de un an, ori doi ani de hoinăreală prin lumea mare, prin insulele de corali şi arhipeleagurile Pacificului, binecuvântând alizeele şi soarele şi nesfârşirea apelor şi sacra armonie a naturii şi grandiosul ei răsuflet, să sară dintr-odată din zeciie şi sutele de zale ale armurii personale, care-l apără de grosolănie şi ură, de prostie şi reavoinţă, să sară în acel an al libertăţii lui aparente. Ah, trândăveala, ce agitator subversiv, ce sfetnic rău şi dubios! Ce lucid apare de la puntea prova, dublând insula Chios pe **o** lumină care se regăseşte în culoare, ce lucid apare

întregul sistem care-l aserveşte pe skipper cu o diabolică ştiinţă a iobăgirii. De la dulcele gângurit prin somn al copiilor, până la perfidul zâmbet al prietenilor lui, editorii Bildungsromanului „Biografii"; de la trăncăneala goală de şedinţă la amintirile pământului natal, de la primăverile care despletesc cosiţa luncilor, până la salcia care plânge la căpătâiul alor lui aşternuţi pământului, de la veghea duioasă a Doamnei sale, le veghea gândurilor, de la cazmaua care-i aşteaptă truda, la florile de piersic şi de măr, de la chirie şi întreţinere, la profesiunea de credinţă şi aventurile conjuncturale care se numesc istorie, la răbduria, oh, Dumnezeule, preacucernica, preaistovitoarea, preapura, preaneomenească zdroabă de sine, ardere de sine şi dăruire de sine în buchisirea petecelor de adevăr şi de credinţă şi de speranţă şi de izbăvire înfiripate în cărţile sale. Şi când te gândeşti ce diabolică ironie, ce negru sarcasm, acest dualism niciodată duplicitar, întotdeauna tranşant: în teritoriul visat şi realizat pe uscat, răscolitoarea chemare a mării şi a spaţiilor Terrei; pe mare fiind, implacabila chemare la ordinea cotidianului. Afurisit skipper, cu şi mai afurisitele lui nelinişti. Afurisit blestem lăsat de aed…

Ora 11.45. Briza atinge 1 metru pe secundă. Trândăvie a trândăviilor, lochul nu se oboseşte să înregistreze curgerea domoală spre cap Dachi sau Tolos. Munţii au devenit din nou liliachii. Sunt de-o pustietate absolută. Vedem Sykiada, un sat din interior căţărat pe nişte râpe, cu grădini în care câţiva măslini însinguraţi rabdă cuvioşi zăduful amiezii. Dublăm în aceeaşi somnolentă curgere insula Agios Stefanos (ce bine am făcut temându-ne noaptea de această coastă plină de stânci submarine sau abia ieşite din apă), capul Kanoni şi putem savura în tihnă frumuseţea golfului Langadas, în fundul căruia se vede aşezarea pescărească Langadas. Putem acosta pentru un ceas, dar nu mai avem *Transit-Log-ul.* La ce bun să riscăm neplăceri sau cel puţin încurcături? Cu atit mai mult cu cât briza se ridică net şi la ora 14.15 skipperul aflat la eche notează în „Caietul de cart": viteza pe loch: 4 Nd. Vântul din NNE cu 3—4 m/s. Asta obligă la adoptarea unor procedee şi la stabilirea unei tactici care să ne permită traversarea strâmtorii Inusa, fără prea multe complicaţii. Vremea eşte divină. Niciun semn prevestitor al schimbării. Marea îşi desfăşoară sărbătoreşte faldurile azurii. Navigaţia devine încântare, plutirea dobindeşte prerogativele artei. în tribord se vede clar ceea ce în noaptea cu pricina dobândise aspecte halucinante. Adică un şir de stânci gheboase, mai exact fragmente de uscat rupte de cine ştie ce seisme imemoriale care alcătuiesc o barieră între strâmtoare şi insulă, insula cu o creastă netă despărţind versantul nordic de cel sudic, satul-port Inusa şi, sub creastă, albă, vegheată de tamarişti, o aşezare monahală. În babord dublăm Agrelia, ţinut sălbatic şi pustiu, brun-roşcovan. Tactica are în vedere specularea vântului, astfel încât, după

ieşirea din strâmtoare, să ne facem drum spre extremitatea vestică a insulei Lesbos, pentru a o dubla pe coasta opusă oraşului Mytilene, folosind din plin brizele de zi şi de noapte. Procedeul care se impune este volta, bordul din care vântul dă, obligându-ne să ne apropiem până la un sfert de cablu de insula Chios. Situaţia ne convine de minune, făcându-ne să vedem toate amănuntele de la uscat dintr-o perspectivă mereu nouă, sub unghiuri de nerealizat printr-o plimbare cu automobilul. Deci voltă scurtă spre largul strâmtorii, apoi bord lung spre insulă, până când apropierea devine periculoasă. Voltă spre larg şi de la capăt. Strâmtoarea care ne-a chinuit şi respins aproape 12 ore, se arată binevoitoare. Ferim plutele din poliester espandat care marchează linia năvoadelor pescăreşti. Dincolo de strâmtoare sunt două mari bărci pescăreşti dotate cu motoare Diesel, un fel de mini-pescadoare care aruncă năvoadele. Bărcile evoluează rapid pe o buclă largă, închizând strâmtoarea. Sub înălţimea Korifi vine un drum de la Marmarou, portuleţul intrat în discuţie în seara când am atacat intrarea strâmtorii, drum care sfârşeşte într-un fel de stadion, cuvântul nu exprimă realitatea decât parţial; o platformă în care sunt înserate ruine a căror semnificaţie ne scapă şi câteva catarge care nu pot servi decât la ridicarea steagurilor în zilele de sărbătoare. Drumul este însemnat pe planul-ghid al insulei, fără ca stadionul respectiv să beneficieze de vreo explicaţie.

La ora 16.40 ieşim din strâmtoare, după 6 volte făcute în două ore cu vântul direct din prova. Insula Chios începe să rămână în pupa. Între 17.20 şi 19.15 vântul joacă, este instabil, avem timp să ne pregătim echipamentul pentru carturile de noapte. De la 19.15 la 19.45 vântul se roteşte spre vest, ceea ce nu este tocmai regulamentar şi numai parţial ştiinţific. Faţă de atitudinea brizelor în Dodecanezul de nord, skipperul a învăţat să aibă o atitudine stoică, cu toate că principial refuză supunerea şi apatia, ba faţă de bucuriile şi plăcerile vieţii este un epicurian declarat, deci un adversar al şcolii stoice. Normal, briza de zi ar trebui să bată din larg spre uscat, deci de la vest spre est; iar briza de noapte de la uscat spre larg deci de la est spre vest. Să admitem că ramura nord-vestică a musonului indian care se abate asupra podişului anatolian, că existenţa vântului Meltemi net din nord-est mai la larg şi prezenţa Greciei continentale sunt factori perturbatori, ca şi existenţa insulelor Chios şi Lesbos. Totuşi, ceva nu este în regulă, dar nu atât de grav încât să trec cu arme şi bagaje sub flamurile lui Seneca. La 19.45 putem ţine un drum compas de 340°, desigur, nu ideal; dar oricum acceptabil. Vântul s-a stabilit din NV cu 3—4 m/s ceea ce dă pe loch o viteză de 4 Nd. Şi o mare de gradul 2—3. Dacă vântul se va menţine constant, în cursul dimineţii de mâine vom fi la traversul celui mai vestic punct al insulei Lesbos, capul Sigri. Preluând cartul la orele 21.30, skipperul întâlneşte un întuneric

translucid, prin care desluşeşte constelaţiile şi, în pupa, luminile de pe insula Chios şi cap Karaburun. Astronomia, înţelegând implicit matematicile, filosofia, deci şi studiul naturii, îşi au leagănul în aceste spaţii, adică pe un cerc cu raza de 600—700 de mile marine având centrul în insula Creta, să zicem, şi sunt produsul unor populaţii de mari călători şi negustori, fie pe uscat, fie pe apă. Skipperul face tot ce-i este în putinţă să-şi vadă de cart, de obligaţiile regulamentare şi, asigurându-se, să prevină un accident stupid cum ar fi o cădere peste bord, rezultat al oboselii «ironice care s-a instalat perfid în adâncul fiinţei lui. Aceste lucrări îi retează tentaţia de a evada în speculaţie; ori în comentariul vieţii sociale, sau al vieţii artistice, sau al raportului mereu tensionat dintre producătorul de bunuri spirituale şi administraţia acestui teritoriu atât de imponderabil aparent, în realitate constituind unul din argumentele de prima mână ale existenţei comunităţilor sociale în istorie. Deci, se refuză iradiaţiei milesienilor (Miletul este în această noapte undeva la sud de Chios, pe coasta Asiei Mici), prima şcoală filosofică materialistă, Thales şi Anaximandros cu teoria lui atât de revoluţionară despre materie, se refuză oricărei evadări de la eche, cu toate că noaptea este plină de viaţă, numai şedinţa senatului în agora este un spectacol de mare clasă, asta pe vremea democraţiei desigur, când senatul delibera în agora având drept asistenţă întreaga cetate şi pe locuitorii satelor învecinate; deci se refuză tentaţiei de a se lăsa vrăjit de sirene şi încearcă să-şi consume cartul, neplictisindu-se în compania lui însuşi. Este oricum un câştig lăudabil, celălalt neavând cum se disimula, prezentându-se la cart cam mofluz, este adevărat; dar oricum el însuşi, lucru mai greu de întâlnit la lumina zilei şi în viaţa cu măşti. Este o acomodare în doi ursuză, mai ales că skipperul îşi agaţă mereu ochelarii pe nas ca să citească compasul şi celălalt îl ironizează subţire, întrebându-l la ce naibii vânturămările când, oricum, a ajuns la vârsta onorabilă a pensiei?! Chestiunea este tranşată de apariţia maiorului care mârâie: „lăsaţi vorba în timpul cartului” şi se declară nemulţumit de faptul că iahtul nu este guvernat la grad, skipperul admiţându-şi o abatere de ±3 grade. Chestiunea ar fi devenit amuzantă dacă la ora 01.10 skipperul n-ar fi identificat luminile portului Plomari, din sudul insulei Lesbos, predând cartul musului-secund cu consemnul ca să fie trezit atunci când iahtul se va afla la o milă de uscat. La orele 03.20 skipperul reia cartul. Luminile de la uscat se văd foarte aproape. După cum, undeva la zenit, se ghicesc primele semne ale preceasului de ziuă, termen nemarinăresc şi neastronomic, pe de-a-ntregul rural şi pastoral, semnificând fizic existenţa soarelui sub orizontul vizibil, semne de o infinită şi tandră poezie. Pe vremuri, una din probele de verificare a acuităţii vederii, pentru candidaţii la şcolile de navigatori, se constituia din recunoaşterea stelei Alcor, aflată lângă

Mizar, în oiştea Carului Mare. O recunosc pe Alcor, aşa că ironiile tipului de azi-noapte, când îmi căutam ochelarii, rămân fără obiect Este o linişte absolută în care nu se aude nici foşnetul apei mângâind etrava. În această linişte ancestrală, cerul de deasupra muntelui Olimbos, din sudul Lesbosului, se umple lent de o lumină verzuie, transparentă, ca şi când acolo s-ar fi deschis o falie siderală, prin care sistemul Pământ primeşte din Cosmos şi retrimite în Cosmos mesajul misterios al existenţei, concentrat într-o ipostază a culorii. Poalele muntelui, relieful şi coasta insulei plutesc într-o pâclă densă şi amorfă. Treptat, pe măsură ce soarele se ridică spre orizont, vârfurile muntelui se împurpurează, arzând mocnit pe un cer de un vişiniu gros. Incendiul tăcut se întinde repede în tot cerul, făcându-l să ardă mocnit.
Munţii ies solemn din pâcle, stabilindu-şi contururile. Apoi lumina verde-albăstrie scapără la vârfuri şi orizontul se tiveşte cu chenare împurpurate, apoi soarele îşi arată scăfârlia pe orizont, apoi se saltă deasupra, incendiind marea, aruncându-şi culorile de-a valma peste Lesbos, siluindu-i măreţia şi solemnitatea cu dezmăţul acesta orgiac de lumină tinerească şi optimistă, după care lucrurile intră în obişnuit, adică la ora 05.00 vântul cade, lăsându-ne în prezenţa fascinatorie a insulei poetesei Sapho.

Drumul nostru spre Nord abia a început.

DUBLĂM LESBOS.
NOAPTEA DE DUPĂ ŞI O PAUZA DE SENS

Sâmbătă 2 iulie *la orele 07.58* pauza de vânt se pare că ia sfârşit. Iahtul *Hai-Hui 2* se află la jumătatea distanţei dintre portul Plomari şi capul Agios Fokas, la o distanţă de 2 mile de coastă, pentru a fi liber pe manevră în ipoteza aproape sigură că va trebui să dubleze insula în volte, dată fiind constanţa direcţiei NNV din care bate vântul. Coasta de vest a Lesbosului este diferită ca peisaj de coasta estică, sensibilizând echipajul. Intre coastă şi poalele munţilor se află un brâu verde de coline şi petece de câmpie, relieful este brăzdat de văile râurilor permanente coborâte din înălţimile de piatră, distingem net cap Gerorachi care marchează intrarea de sud în baia Kallonis, un mare golf sfredelit adânc în insulă la jumătatea ei, prin vălul străveziu de pâclă vedem, mulţumită binoclului, Vatera, localitate intrată în rândul popasurilor estivale şi, nu se ştie de ce, skipperul are acut senzaţia atemporalităţii. Evadează din cockpitul în care musul etalează sălămăria spre a se usca la soare şi vânt şi se cocoaţă undeva în spaţiul de la verticala catargului, înregistrând Lesbos, Aigaion Pelagos, *Hai-Hui 2.* Spaţii albastre, munţi violet, văi verzi şi o pată minusculă pe mare: iahtul. Ridicol. Ascensiunea făcută în favoarea câştigării de perspectivă şi a comentariului substanţial îi dezumflă orgoliul,

readucându-l în cockpitul transformat în cambuză. Avem treabă. Altfel rotiţele noastre interioare, perfect angrenate în rutina programului zilnic, pot sări de pe axe.

Nu se ştie dacă afurisitul de mus n-a intuit foiala interioară a skipperului, pentru că. Foarte candid, după ce programul de plajă al salămurilor a luat sfârşit, îi propune să i se acorde permisiunea de a rămâne la eche singur, pentru a dubla insula în volte, permisiune care se dă pe loc. Plicticos lucru să încălzeşti marea, freeându-te într-un du-te-vino de la uscat la larg şi invers, pentru a câştiga câteva mile amărâte în drumul spre nord. Deci, o zi din viaţă închinată voltelor, spre a parcurge cele 28 de mile marine care ne despart de cap Sigri, punctul de la care punem prova pe continent. Totul se petrece ca într-un foarte frumos film color de propagandă pentru turismul nautic. Meticulos în tot ce face, musul devine pedant în conducerea iahtului. Face voltele singur, fără ajutoirul skipperului trecut pe rol de pasager, îşi apreciază distanţele faţă de coastă şi cele din larg, la care execută voltele şi, văzut de pe cuşeta de veghe pare un mus fericit. Este ora 14.20, lochul înregistrează o viteză de 4 noduri. Vântul bate din NV cu 4—5 metri pe secundă, marea s-a acoperit cu spuma albă a berbecilor, *vive le yahting!,* cum ar fi spus fostul meu pseudo-echipier, alpinistul, dacă n-ar fi dezertat după incidentul de la cap Karakova. Când musul semnalează apropierea de Skala Eressou şi ruinele de la Eressos, skipperul se scutură de lene şi reintră în rutină, dând drumul roţilor dinţate blocate într-un fel de amnezie generală, stăpânită de înregistrarea vizuală a amănuntelor de pe uscat. Munţi, golfuri, grupuri de tamarişti, case agăţate de stânci. Skala Eressou este o staţiune balneară cu hoteluri şi vile, cu un drum de asfalt care se duce la Mytilene, ocolind insula prin nord, vedem doar turnul de fortăreaţă de la Eressos, vedem valea pârâului Chalantra, tamarişţii, pe cei care fac plajă, grupurile de măslini, bărcile trase pe plajă, ne lăsăm fermecaţi de singurătatea unor vilişoare agăţate la subsuoara canioanelor, venim foarte aproape de coastă, volta, la larg, volta, intrăm până atingem cu prova stâncile din crestăturile coastei înalte, căzând abrupt în mare — trebuie să câştigăm timp – şi la a şasea voltă dublăm capul Sigri. Avem în prova o stâncă-insulă, Sidoussa. În prova tribord, orăşelul Sigri şi insula Megalonissi, dominată de un far. Peisajul se umanizează. Cei din Sigri sunt pescari la undiţă. Bărcile lor joacă pe valuri. O barcă-automobil roşie ne dublează îndeaproape. Are un echipaj de pescari volubili care ne invită să vizităm Sigri, ne întreabă de unde suntem, de unde venim şi unde mergem. Insula Megalonissi este o pustietate cu plajă joasă, spălată de valuri, de la care porneşte pe verticală o înălţime în care se află o grotă largă cu vederea spre larg. Pe creasta înălţimii, farul.

Nimic mai potrivit pentru o escală de piraţi. Musul dă alarma când

prova iahtului este gata să încalece o stâncă abia ieşită din valurile mici, clipocitoare. Când vine întunericul, vântul abia-şi mai trage sufletul, rotindu-se spre nord. Putem ţine un drum de 25°, când drumul compas pentru Dar danele este 10°.

Noaptea vine densă şi neagră, aducând un calm plat desăvârşit, garnisit cu hula rămasă de peste zi. Începe războiul nervilor. Oricât de bine legăm ghiul în ax, oricât amortizăm şocul stând cu spinarea în scota randei, velele bat puternic, obosind greementul şi cusăturile focului. Aigaion Pelagos şi insula Lesbos ne pun la încercare răbdarea şi înţelepciunea. Pus pe hartă, punctul în care ne găsim nu are nimic încurajator, aflându-se la răscrucea drumurilor care dublează Lesbosul fie prin nord-est, fie prin Vest. Ne rămâne o distanţă de 52 Mm. Până la Çanakkale, adică un timp estimat de 17 ore, dacă… Dacă vântul. Deocamdată îi plătim vamă. Ceasuri nesfârşite de ruliu stupid, auzind pocnetul velelor care-ţi percutează nervii, cu ghiul scârţâind şi smucind stupid, cu vârful catargului balansând stelele, urmărind fiecare pâlpâire ivită la orizont, sub ameninţarea farului ciclop de pe insula Megalonissi, rămas la aproape 3 mile în pupa. Curentul, boarea lingavă căzută nu se ştie de unde, roteşte mereu iahtul pe 360 de grade, fără să poţi guverna. Nervi. Iţi trebuiesc nervi. Apoi, ceea ce era de aşteptat să se întâmple, se întâmplă. Întâi trece un caic de marfă căruia îi semnalizez disperat: „navă cu vele în imposibilitatea de manevră". Caicul, siluetă neagră, ne dublează de foarte aproape. Duduitul motorului Diesel pune în rezonanţă corpul iahtului. Din nord vin mereu, una după alta, tot felul de nave mici cu maşini, nave care toată ziua nu se ştie pe unde naiba vor fi fost, nave cărora le pun pe comandă seria de semnale indicând starea noastră jalnică. Nu se ştie la ce oră a nopţii – skipperul nu are cum nota evenimentul în „Caietul de cart" – o navă cu maşini vine direct pe iaht, în ciuda semnalelor disperate.

— Puiu, la motor! strigă skipperul.

Musul ţâşneşte buimac în cockpit şi de acolo la motor. Ritmul de lucru este sufocant. Cele câteva minute până când poate porni motorul se transformă în coşmar. Nava vine la pintenare fără să schiţeze niciun semn că a recepţionat semnalele luminoase ale iahtului. Capricios zeu Poseidon… Slavă domnului. Motorul a luat-o din loc.

— Să-l lăsăm un ceas, spune musul.

Nu consumăm noi benzina pentru a câştiga 4 nenorocite de mile. Deocamdată ieşim din drumul trântorului care-şi vede de ale lui, adică întinde sculele de pescuit pe un arc de cerc în jurul iahtului. Desigur, nu are luminile regulamentare de navă de pescuit cu traulerul la apă, şi ne sâcâie câteva ceasuri bune, până în zori, ba venind drept spre noi, ba dându-ne târcoale în cercuri concentrice când mai largi, când mai strânse. Abia adoarme musul – skipperul înregistrează toate

schimbările de ritm ale respiraţiei, de la starea de veghe până la căderea în somnul profund – când o altă navă, venită nu se ştie de unde, se precipită la pintenare.

— La motor! strigă din nou skipperul şi din nou musul se repede buimac direct de pe cuşetă, în cockpit.

Acelaşi joc. Aceleaşi comentarii. Aceeaşi senzaţie a încremenirii timpului într-un întuneric fără început şi fără sfârşit, gură de Hades, din care, la răstimpuri imprevizibile, se văd ieşind lent cele trei lumini care n-au nimic ameninţător în sine, ba chiar umanizează noaptea pustie: roşu-verde-alb. Suntem acum specialişti în a descifra unghiurile sub care navele ne vor tăia pupa sau prova; distanţele la care ne vor lăsa într-un bord sau în altul. Veghea inertă, veghea în calitate de victimă posibilă, consumă mai mult decât o furtună zdravănă. Ne consolăm la gândul că şi noaptea asta, matematic şi astronomic, are un sfârşit şi că, după cronometrai lui Puiu cu baterii, peste o oră se face lumină şi că, oricum, este ***Duminică 3 iulie****,* zi fastă după toate semnele cerului şi ale mării. Lochul, cu toate pauzele lui nedorite, a totalizat 3050,4 mile marine până la ora 08.10 când vântul se ridică anemic, permiţându-ne să ţinem un drum de 35°, mizerabil ca direcţie, dar singurul care ne apropie de cap Baba. La ora 11.00 suntem la câteva cabluri travers de cap Baba, adică am ieşit de sub vraja malefică a insulei Lesbos care ne-a ţinut înlănţuiţi toată noaptea şi ne delectăm cu priveliştea coastei turceşti. Musul a schimbat pavilionul elen cu cel otoman. Micul dejun ne-a pus dantura în lucrare. Adică am aruncat în mare pâinile ambalate în celofan, cumpărate la Istanbul, pâini care-au mucegăit, gest care l-a ofensat profund pe zeul tutelar, ofensă plătită cu spada, după cum se va vedea foarte curând. Trecând la pezmeţi, verific trăinicia operei dentare săvârşită de colonelul doctor Stănciulescu, care m-a asigurat că un rechin onorabil este un fleac pentru noile mele măsele. Doctorul are umor, şi-a prevăzut cabinetul cu un scaun rabatabil de care este foarte mândru, scaunul seamănă întrucâtva cu un scaun electric; dar nu asta este important. Important este că măselele din paliag rezistă. Fără asemenea aparat mandibular, croaziera cu vele de lungă durată devine un canon, sau transformă echipajul în sugaci nevoiţi să-şi înmoaie pezmeţii, înainte de a-i mânca. Un gând de bine stomatologiei moderne şi slujitorilor ei, compasiune pentru contemporanii lui Ulysse. Cap Baba înseamnă o râpă largă semănată cu un pâlc de case, un zid de fortăreaţă cu câteva bastioane intacte, un far, un post militar, câteva stânci prăvălite în mare, bătute de deferlanţi, totul dominat de înălţimi viguroase şi perspectivă largă asupra Lesbosului, încremenit fumuriu în zare. Metoda de a urca spre insula Bozcaada: volta. Bord lung pe lângă coastă, bord scurt spre larg, atât cât este necesar să dublăm capurile care ies mereu în mare. Făcusem drumul în sens invers noaptea, aşa

că peisajul sălbatic al coastei, presărată la distanţe mari cu cătune şi sate, este nou pentru echipaj. Sistemul de volte adoptat îşi arată eficienţa. Urcăm rapid cu 4 noduri pe loch. Navigaţia costieră se transformă în turism nautic, fapt care contravine principiilor skipperului, singurul vinovat de această încălcare. Adică skipperul sacrifică posibilitatea de a lua relevmente la uscat şi de a vedea coasta dintr-o perspectivă largă, în favoarea delectării retinei cu amănunte insolite. O verticală de stâncă, două sau trei sute de metri, săpată într-o succesiune de motive paralele amintind frânghia, dispuse de la vârf până deasupra nivelului mării, unde faleza plină de scorburi este acoperită de pini şi cedri rămuroşi, ferme izolate într-o pustietate arhaică, sate pescăreşti adăpostite sub umărul unei forme de teren, mirişti aurii, doar petece de culoare înnobilând solitudinea… Hărnicim şi vântul şi noi, dublăm de aproape ultima peninsulă, după care harta ne arată că intrăm în strâmtoarea Bozcaada şi ne delectăm cu perspectiva pe care ne-o arată un sat turcesc, mai mult un cătun ridicat într-un desen ciudat, chiar din malul mării. Haita noastră, eliptică de amănunte, se confruntă verosimil cu terenul, numai de la distanţă. Skipperul o ştie de la prima lui profesie: zborul. După cum ştie din experienţa croazierelor de până acum că, navigând sub două mile, eforturile de imaginaţie spre a identifica dantela coastei cu reprezentarea ei grafică la scara 1:500.000 este maximă, iacând loc erorii. Dublăm acest cap fără nume, apropiindu-ne de coastă sub un cablu. Skipperul notează în memorie o şa profundă aducând cu peisajul de la Kumkale, la intrarea în Dardanele, probabil valea unui râu.

Este duminică 3 iulie ora 13.30, vântul bate voios din NNV cu 4—5 m/s, lochul înregistrează o viteză de 5 noduri, marea foşneşte acoperită de berbeci, facem volta să punem prova pe Dardanele, fără să vedem dacă avem în babord insula Bozcaada, sau pur şi simplu n-o vedem. în schimb, skipperul vede un guleraş alb, plutind gingaş şi diafan deasupra unei înălţimi, semn care-i trezeşte vigilenţa. în Egeea, nouraşul graţios indică iminenţa prăbuşirii unui vânt de înălţime sub vântul insulelor muntoase. Nouraşul nostru se află deasupra înălţimilor de la uscat; dar, oricum, tot în Egeea suntem. Peisajul s-a lărgit. Munţii rămân în interior. Avem în tribord o câmpie joasă, pe care mari plopi piramidali o vârstează cu haşuri verticale, înainte ca skipperul să-şi dea seama de ce plopii piramidali intră dintr-odată în derută (sunt la o distanţă de 2—3 mile), plecându-şi vârfurile spre orizontală, ciocanul de vânt ne izbeşte din plin, smulgând iahtul din confortul în care se complăcuse. Al doilea ciocan de vânt este şi mai violent. Guleraşul festonat s-a transformat într-o zdreanţă fumegândă. Apăruţi nu se ştie de unde, valuri de nori cenuşii iau cu asalt orizontul. Ploaia vine nebună. I se vede limita dinainte biciuind câmpia. Apropiindu-se de

coastă. Bulbucind marea. Musul este la prova. Schimbă focul de drum cu focul de furtună. Skipperul. Ud la piele, ţine iahtul cu prova în vânt. Musul ia două terţarole la randă. Orizontul se închide, prăbuşindu-se pe mare. Începe dansul. Parcă era mai bine în calmul plat de azi noapte. Pâinea mucegăită n-a fost tocmai ofranda pe care Poseiden o aştepta de la un echipaj civilizat, preamăritor al vremurilor în care primea ofranda pe măsura atotputerniciei lui. Cu velele de furtună ne simţim foarte bine, dar guvernăm mizerabil. În plus, suntem uzi la piele. Orele trec, biciuindu-ne cu rafale de ploaie şi ciocane de vânt. Fugim de la coastă spre largul pe care-l ştim închis de insula Bozcaada. La 16.55 furtuna trece, lăsând în coada ei hulă groasă şi un vânt de 5—6 metri pe secundă, tocmai bun pentru a-l pune la treabă. Cerul arată urât, prevestind o noapte dură. Cât a fost de scurtă, numai de 3 ore, furtuna ne-a aruncat binişor spre larg, binişor la o estimare rapidă însemnând cel puţin 8 mile. Puiu restabileşte velatura de drum. Facem volta spre a ne reapropia de uscat. Se va întuneca şi skipperul doreşte ca la căderea întunericului să se afle spre mijlocul strâmtorii Bozcaada, ca în zori să se prezinte la intrarea în Dardanele. La ora 19.20 vântul scade la 3 m/s, la 20.10 creşte spre 8 m/s, aducând din nou ploaie în rafale, plafonul coboară foarte jos şi, de cum cade întunericul, abia distingem lumina din sud-estul insulei Bozcaada. Se impun măsuri pentru noapte. Dacă vântul se dezlănţuie din nou cu aceeaşi violenţă, este greu să guvernezi în strâmtoare cu velele de furtună. Lipsa focului inter marchează situaţia în speţă. Riscăm q aruncare pe stânci. A fugi cu vântul spre a dubla insula Bozcaada prin larg este o soluţie ocolitoare, poate cea mai bună; dar skipperul văzuse tot arhipelagul de stânci, insule şi insuliţe dintre Tavşan şi Bozcaada, lucru care-i ridică părul măciucă la gândul că o eroare de navigaţie, oboseala, negura, l-ar putea arunca în acel labirint. Intervine minusul esenţial în echipajul de doi. Ud până-n măduvă, skipperul nu poate lucra pe hartă. Nu-şi poate fixa un punct estimat, nu-şi poate trasa un cerc al erorilor, pentru simplul motiv că nu lasă echea din mână. În plus, oboseala începe să-şi spună cuvântul. Carturile mai lungi de două ore devin coşmar. Vapoarele trec fie prin strâmtoare, fie dublează insula prin larg, omul de la eche trebuie să supravegheze orizontul circular, a folosi motorul este neeficient din pricina valurilor mari, rezerva de combustibil trebuie cruţată spre a ne ajuta să acostăm la Çanakkale chiar cu un vânt puternic din prova. Noi am văzut ce vânţuri sunt la Çanakkale. Echipajul nu poate sta la eche toată noaptea pentru a străbate strâmtoarea. Este o limită a rezistenţei fizice care nu poate fi depăşită fără riscuri. Suntem uzi, pătrunşi de frig şi o nevoie cumplită de somn ne îngreunează toată fiinţa. Faţă de toate aceste date obiective, skipperul adoptă o hotărâre mediocră, dar confortabilă. Să rămână în derivă, ţinând în vedere lumina de pe

Bozcaada, carturile rotindu-se din două în două ore; iar la lumina zilei să reia navigaţia prin strâmtoare.

Cel dintâi lucru de făcut este pornirea furnalului şi prepararea unei supe fierbinţi.

Este ora 20.35 când nu se ştie a câta rafală de ploaie ne mitraliază fără nicio consideraţie…

Noaptea, care în mod normal ar trebui să ne despartă de cea dintâi escală a întoarcerii, este o noapte didactică. Admonestându-ne permanent cu bicele ei lichide, ne pune în genunchi, obligându-ne să repetăm de o sută de ori: „— Nu mai plec pe mare fără combinezon cauciucat şi caschetă de piele sau muşama!“ în disperare de cauză, musul sacrifică doi saci din polietilenă în care se protejează hainele. Le taie două fante pentru a ne scoate mâinile şi iată-ne transformaţi în nişte momâi de pus în cânepă. Protejaţi în partea superioară a trupului, lăsăm partea lui inferioară pradă şuvoaielor de apă care curg în cockpit de pe sacul fragil. Ca să nu mai vorbim de braţele rămase sub protecţia mizeră a bluzelor zise de vânt şi ploaie. Tipii care le concep, ca şi cei care le realizează ar trebui ţinuţi măcar 48 de ore sub nişte duşuri puternice, nemâncaţi şi la temperaturi scăzute. Dacă apa nu pătrunde prin mizerabilele lor producţii să fie premiaţi, să li se dea o masă îmbelşugată şi să aibă dreptul de a-şi petrece vacanţa de vară gratuit, pe spezele beneficiarilor. Dar dacă controlul acesta de calitate dă faliment, atunci, purtându-şi pe ghebe propriile producţii vestimentare, să fie ambarcaţi pe un cargo şi pe ploaie, să stea aliniaţi la puntea prova, secăturile caire iau banii oamenilor pe de pomană, făcându-i să-şi blesteme zilele când s-au lăsat înşelaţi cu atâta naivitate. Noaptea didactică (cart două ore în ploaie, un fel de semisomn cleios de două ore, cu trupul murat şi dârdâind, întins pe cuşeta de veghe după ce s-au găsit te miri ce schimburi uscate prin chesoane, iar cart de două ore) îşi ţine lecţiile fără să-şi slăbească cursanţii din chingi. Adică, aceleaşi rafale de ploaie şi de vânt, nori lăţoşi atingând catargul, nave, lumini marcând uscatul, pauza de sens când vântul cade şi rămâne «ploaia, sau încetează ploaia şi iahtul saltă şi rulează şi tanghează, greementul scârţâie, ghiul bate şi deriva se transformă într-o blestemată stare de inactivitate paralizantă, stare din care se desprind concluzii pline de înţelepciune, după cum urmează: ori motoraş im-bord Diesel, cu rezervoare de carburant asigurându-ţi o autonomie de măcar 20 de ore; ori formula actuală, dar cu benzină pentru 10 ore şi 10 ore stoc intangibil; ori trei membri de echipaj, din care unul să poată guverna iahtul 15 minute în orice condiţii hidro-meteorologice, adică pe orice furtună, ziua şi noaptea, 15 minute necesare skipperului să lucreze pe hartă; ori alt iaht, un 10 metri din lemn şi fibră, cu compartiment pentru hainele de protecţie ude, duş, radar, radio, radio-telefon, timona protejată printr-o capotă,

motor Diesel de 35 C.P., cuşete prevăzute cu sisteme antiruliu, chesoane uscate care să adăpostească schimburi uscate, veioze… La acest paragraf al lecţiei *Hai-Hui 2 se* burzuluieşte. — Tu eşti de vină, zice… Te lauzi de nu ştiu câţi ani că mă etanşezi… Pe urmă chestia cu benzina. Asigură-ţi, dom'le, benzina când pleci la drum şi gata. De ce n-ai foc inter? Cu focul inter şi randa la o terţarolă te scoatem perfect din cazanul ăsta idiot. Ce-mi impuţi?

În adevăr. Ce-i pot imputa? Fac figură autocritică, mieroasă, îmi trag ghearele în teci şi tac. Navele iluminate care vin din larg sunt cele greceşti de la Kavala - Myrina - Moudros (în Lemnos) - vest Bozcaada - Mytilene - Samos-Kalymnos-Kos-Rhodos. Pasagerul înalt, scăldat în lumină, din pupa, trebuie să fie ferry-boat-ul de la Thessaloniki. Navele de pasageri turceşti trec chiar prin strâmtoare. Judecând după poziţia noastră faţă de drumul acelor nave, înseamnă că furtuna şi curentul ne-a împins spre sud-sud-vest. Iată o altă lecţie folositoare. Ploaie. A se răbda, cu gândul la şcoala stoică înfiinţată în secolul III înainte de era noastră de către. Zenon din Citium. Calm plat. A se răbda. Şota Rustaveli spunea încă în secolul XII (ce secol interesant, când Comnenii chemau sub steaguri cavaleriile valahe, de pe atunci vestite în împăraţia Bizanţului) că poezia este una din ramurile înţelepciunii. Să privim noaptea şi sub acest aspect, considerând accidentul meteo în firea lucrurilor, neacordându-i decât atâta atenţie câtă merită şi numai în relaţie cu siguranţa navigaţiei. Urmările lui directe şi indirecte asupra trupului nu se pot trece în responsabilitatea materială şi morală a naturii. Ele încarcă exclusiv bugetul skipperului cu datorii pe care, iată, le plăteşte cu vârf şi îndesat. Ajuns la echilibru interior (conform principiului poetului georgian citat mai sus, că răul nu este un element al naturii, avându-şi rădăcina numai în relaţiile dintre oameni – vezi chestiunea cu pseudo-hainele de protecţie), skipperul aşteaptă zorii, spre a recupera timpul pierdut şi, în secret, spre a se lăfăi într-un soare cel puţin torid. Supunându-se până la urmă legilor inexorabile ale universului, această nedorită pauză de sens trece şi din negurile încenuşite începe să se cearnă peste mare o lumină lâncedă, anulând încă din zori speranţa unei duminici estivale.

DUMINICA-ORBULUI!

Duminică 4 iulie *la 05.45* skipperul la eche notează în „Caietul de cart": „încercăm să ieşim din cercul de incertitudine. Vântul din NNE cu 4 m/s se roteşte. Niciun reper faţă de care să stabilim poziţia. Cer acoperit 10/10. Tendinţă de ploaie. Vizibilitate sub 2 Mm. Frig. Umed. Loch – 3080,5. Viteza = 3 Nd. Starea mării: 4 Dc = 60°."

Ce trebuia să facă skipperul şi n-a făcut la acea oră incertă, când,

rebegit de frig, a preluat cartul?

Întâi: să-l întrebe pe mus la ce oră, minut şi secundă a pierdut din vedere lumina Bozcaada, ce citire avea pe loch şi unde faţă de drumul la compas a pierit lumina de pe insulă.

Doi: Dacă nu cumva ideea de a pune iahtul fa siguranţă faţă de stâncile Bozcaada, nu l-a îndemnat să se lase scurs spre larg; dacă a făcut-o contrar ordinului, pe ce afurisită de direcţie s-a întâmplat chestiunea şi cu începere de la ce oră, ce citire la loch şi la cit a apreciat viteza medie a şmecheriei.

Adevărul este că skipperul a întrebat, dar n-a insistat asupra amănuntelor tehnice care, coroborate, puteau stabili că musul s-a depărtat de insulă în mod deliberat. În clipa aceea trebuia aruncat peste bord, lucru care nu s-a întâmplat din diferite motive.

Raţionamentul lânos al skipperului este aproape de datele adevărului. Furtuna a venit din ENE, deci, după luarea terţarolelor la randă şi schimbarea focurilor, a imprimat iahtului o derivă pe o direcţie generală VSV. Însumând distanţa probabilă parcursă cu vele şi în derivă, poziţia şi distanţa probabilă faţă de lumina-reper, plus operaţiunea ilicită a musului, skipperul îşi trece pe hartă punctul estimat şi de acolo un drum care să-l ducă pe mijlocul strâmtorii. Zice el, drum compas = 60°. Va ţine drumul acesta până la vederea coastei. Vântul are tendinţa să se întărească. N-are decât. De unde bate, bate excelent. La ora 06.45, marea spumegă. Cerul rămâne acoperit 10/10. Vizibilitate sub 2 Mm. Şi iată că se întâmplă milimetric ceea ce trebuie să se întâmple. Adică în babord apare o insulă. Desigur Bozcaada. Deci, furtuna şi deriva ne-au scos cu 7 mile marine în sud-sud-vestul insulei, în prova, coasta golfului pe care am dublat-o ieri, când, nu se ştie din ce pricină, n-am văzut insula. Coastă căzând direct spre vest, terminată cu un cap (capul pe care l-am dublat ieri), întregul ansamblu văzut din larg şi de sub alt unghi. Vântul creşte la 10—11 m/s. Iahtul prinde aripi.

— Să reducem velele, sugerează musul.

— Nicio reducere! Surf! spune skipperul… Treci la eche, să iau relevmente.

— Trec! Dar nu e bine să mă lăsaţi la eche.

Musul are dreptate. Vântul suflă în rafale. Skipperul a luat scota randei la mină. *Hai-Hui 2* arată ce poate el cu vânt de la travers (din VNV acum) şi în golful adânc în care valurile se montează rapid. De mult n-am făcut surf într-un asemenea peisaj. Coasta se apropie văzând cu ochii şi este nevoie să schimbăm de drum. Adică să începem voltele pentru a urca între insulă şi peninsula care ne taie drumul spre Dardanele. Cea dintâi voltă este de-a dreptul un canon. Valurile mari, vântul dinaintea traversului modifică radical situaţia. Zgâlţâit, cu ruliul mărit periculos, iahtul se bălăceşte greu în valuri.

Sunt câteva mile bune până la insulă şi atunci, în condiţiile acelea de inconfort, oboseala latentă, stăpânită tiranic, începe să-şi lărgească breşa, subminând edificiul principal al skipperului: intransigenţa bazată pe calcul şi raţiune. Ca întotdeauna se adaugă comentariul bordului.

— Am văzut „vapoare" trecând prin pupa, zice musul.

— Vapor sau vapoare?

— Două vapoare.

— Să fii sănătos. În Dardanele trec unul după altul în ambele sensuri.

— Dar dacă am trecut de Dardanele?

Ipoteza îl înfurie pe skipper.

— Munţii ăştia sunt mult mai înalţi decât cei de ieri, spune musul.

La dracu. Are dreptate. Nu sunt mai înalţi, dar sunt, parcă altfel.

— Adu harta.

Skipperul verifică ipoteza musului (desigur, absurdă).

— Şi insula este alta. N-o vedeţi. Mai mare.

împotriva celei mai elementare raţiuni, împotriva tuturor calculelor la hartă, skipperul concede că prea este mare insula spre a fi Bozcaada. Atât conturul coastei continentale, cât şi insula din babord seamănă perfect cu o altă zonă, la nord de Dardanele, configurată de insula Imroz şi capul care închide la sud baia Suvla. Parcă n-am văzut ieri cele trei înălţimi care sunt un punct de reper inconfundabil. Să fie vârful Kocacimen? Dar acela este singur. De aici încolo se înlănţuie, verigă cu verigă, absenţele şi falsurile skipperului, toate pe fondul oboselii care-i ruinează şi rezistenţa la cart în condiţiile vântului puternic dinaintea traversului.

Skipperul neglijează să ia în calcul faptul absolut absurd, elementar şi stupid, că dacă Poseidon, făcându-şi autocritica, ros de remuşcări pentru că-i strică croaziera, l-ar fi împins toată noaptea cu tridentul, tot n-ar fi reuşit să-l ducă 27 de mile spre nord, când de fapt a stat în derivă; că oricât ar fi fost de zeu, nu l-ar fi putut trece peste calea maritimă din chiar gura Dardanelelor fără să cadă în prova navelor şi că consideraţiile neavenite ale musului sunt rodul aceleiaşi oboseli care-i subminează raţiunea, cu atât mai credibilă cu cât Puiu se află prima dată pe mare? Critica Duminicii Oarbe se face de la masa de scris, într-o zi de decembrie torturată de crivăţ, fără ca vântul bezmetic să afecteze stabilitatea casei, cu toate că vaierul şi tânga sălciilor din luncă, amestecându-se cu chicotele neruşinate şi bufniturile rafalelor în pod, ajung foarte repede la urechile skipperului, bine amarat în jilţul lui, lucrat în daltă de meşterul-ţăran din Lădeşti-Vâlcea.

— Altădată să-ţi faci meseria fără sentimentalisme, mârâie maiorul de-alături, ridicându-şi nasul din vraful lui de fişe… Concluzia şi treci mai departe.

— Ce concluzie, creatură a lui Hejmuth conte von Moltke, prusac

afurisit, cap patrat, regulament cu ochi, ce concluzie când o mie de imponderabile…

— Vezi să nu te caţere pe vreo stâncă mia aia de imponderabile; ori să te pape peştii din pricina lor… Ai îmbătrânit, băiatule. Începi să cedezi din teritoriul ferm al certitudinilor. Te manevrează incertitudinea. Dubiul… Mâine-poimâine, abisalul… Şvaiţer te-au făcut întrebările. Unde-ai abandonat superba ta încredere în tine, înainte de toate?!

Maiorul, cu toate că, se pare, este bun în grad, nu cunoaşte nicio întrebare în afara certitudinii. cde el. Şi vai! skipperului cocoţat stupid pe bancheta lui, asupra căruia propriile lui cuvinte, lipsite de orice conţinut real, joacă rol de anestezic, halucinându-l. Desigur, s-ar putea deschide o paranteză asupra rolului magic al cuvântului, rol diabolic când, neavând acoperire materială, se transformă în minciună socială şi fanatism, în antirealitate, construind dintr-un nimic sonor, un nimic ipotetic. Skipperul construieşte din cuvinte o confuzie de realităţi geografice. Văzută de la masa de lucru, întâmplarea devine stupidă. Văzută de la bordul iahtului, întâmplarea devine exemplară. Şi didactică. Skipperul nu operează cu fantezia decât atunci când se întoarce la rosturile lui terestre. Singurele lui instrumente de investigare sunt compasul-distanţier, echerele-raportor, tablele nautice, sonda ultra-son, sextantul, efemeridele, compasul de relevment, hărţile, lochul, cronometrul. Adică ustensile, instrumente, aparate şi documente capabile să se refere la măsurători exacte de distanţe şi unghiuri, de timp şi de loc. În rest, punerea în ecuaţie a datelor rezultate râmâne pe seama lucidităţii. Se confirmă sinteze făcute mai ales în domeniul hidro-amelioraţiilor şi al artei operative asupra breşelor. Breşele pe care apele inundaţiilor le produc în diguri şi breşele pe care forţa de izbire le produce într-un sistem de apărare. Breşa pe care apele şi trupele de ruptură le lărgesc, făcând loc puhoaielor… Comentariile de la bord ating zona rizibilului.

— Ce sat! Unde naiba, că nu l-am văzut ieri! Gata! Volta! înapoi!

Cu atât mai repede înapoi, cu cât drumul spre adevăr este greu. Hăcuit de vânt, cu valuri mari din prova tribord. Volta!

Şi cu ea, fericirea! Zburăm cu vânt dinapoia traversului, coborând spre Dardaneâele visate. Peisaj magnific. Mare magnifică. Rămâne în pupa insula Imroz. Când am ajuns, Doamne, tocmai la Imroz. Echipajul destins stă în cockpit şi comentează volubil noutatea ţinuturilor. Orele zboară. 10; 11; 12!

— Am ajuns de unde-am plecat, spune acru skipperul.

— Nu se poate, protestează musul.

— Se poate. Aşteaptă încă zece minute.

’ Cu toate că semne certe de la uscat zguduiseră adevărul ţesut din vorbe încă de pe la orele 11.30, skipperul are revelaţia punctului, în clipa când la travers apare verticala de stâncă goală, brăzdată de

frânghiile paralele, închipuind ţurţuri lungi de sute de metri, căzând de la vârf pe faleza plină de scorburi din care cresc pini şi cedrii rămuroşi. Incertitudinea ca şi starea de exaltare iau sfârşit. Suntem la travers cap Baba. Lesbosul patronează zarea, stăpânind-o. Musul se convinge greu, dar se convinge. Zidul de cetate, farul, postul de veghe sunt la locul lor. Gata cu presupunerile. Gata comentariile. Cata cu amestecul rolurilor. A ieşit soarele. Marea este de azurit. Vântul bate voiniceşte din NNV cu 7—8 m/s, înscriind în „Caietul de cart“ o concluzie mai generală asupra direcţiei lui predilecte ziua: NNV.

Skipperul coboară la masa de navigaţie. Îi cere musului să stabilească drumul optim la larg. Este ora 13.05. Lochul totalizează 3107,3 Mm. Am irosit 27 de mile şi timpul în care le-am parcurs. Practic am irosit 8 ore şi 40 de minute. Este destul.

— 275°, comunică musul.

Skippeiul trasează un drum de 275° spre larg.

— Volta, ordonă skipperul. Pe câţi poţi urca?

— 45°, raportează musul.

— Perfect. Volta şi ţine pe 275°.

Skipperul ştie că este singurul vinovat de acest supliment de croazieră. Mutra ispăşită a musului se traduce în sugestia fermă dată de skipper, de a-şi păstra ideile pentru sine… Echerul şi compasul-distanţier schiţează crochiul voltelor. Numai de-ar ţine vântul. Primul cart: skipperul. Musul pregăteşte masa. Se scot la uscat şi se amarează toate hainele, pulovărele şi lenjeria udată azi noapte. Nu se face niciun reproş. Niciun autoreproş sonor. Un singur comentariu-concluzie.

— Noi am greşit-o, noi o dregem!

Este cea dintâi zi de navigaţie egeeană aşa cum a visat-o skipperul. Vântul matematic constatat ca direcţie, mereu cu 7—8 m/s, marea cu valuri înspumate, de un albastru clocotitor, cerul senin. Viteza pe loch nu depăşeşte 4—5 noduri. Urcăm doar în vânt. Calculele au estimat că avem nevoie de 4 volte, bordul scurt fiind spre larg, bordul lung spre coastă, volta a doua bord lung însumând 12 Mm. În 4 ore de marş.

— Culcaţi-vă, spune musul, după ce spală vesela… Nu se ştie ce ne aşteaptă la no*a*pte. Stau eu de cart până vedem Bozcaada.

Skipperul reţine şi propunerea şi tonul cu care este făcută. A refuza, înseamnă a manifesta neîncredere. Este un intermezzo în care musul cunoaşte Egeea. Predarea cartului se face la ora 14.50 după ce skipperul pune iahtul pe 45°. La ora 16.00 lochul totalizează 3127,8 Mm, şi skipperul revenit la masa de navigaţie estimează ca voita treia, spre a intra direct în strâmtoarea Bozcaada, să aibă loc la orele 16.39, pe un drum de 280° ţinut 1 oră şi 30 de minute pentru a acoperi cele 7 Mm. Care ne mai despart de tărâmul râvnit. Până atunci stă tolănit pe cuşetă şi meditează, ascultând ţăcănitul din ce în ce mai anemic al

lochului.

— Iaht în prova tribord, raportează musul… Vântul cade.

Este ora 16.30. Ora schimbării de drum. Musul vine la 230°. Vântul se roteşte spre NE. Abia atinge 2 m/s.

Faptul că vântul slăbeşte după o zi întreagă de spectacol velistic, lăsându-te din nou aproape de gura strâmtorii, în pragul înserării, este sâcâitor. Cunoaştem acum foarte bine spaţiul dintre Bozcaada, cap Baba şi insula Lesbos. Am zăbovit destul în aceste ape. Văzută din larg, coasta se poate foarte bine recunoaşte pe hartă. Am mai învăţat câteva lucruri, fiecare în parte şi echipajul ca echipaj. Este timpul să ajungem la Dardanele. Noi da, vântul ba. Iahtul din prova, de care ne apropiem cu 2 noduri pe loch, este cam tot de mărimea lui *Hai-hui 2,* armat de un echipaj din trei, unul din echipieri descurcă genovezul, iahtul poartă pavilionul turcesc şi saltă urât de tot pe valurile mari. Probabil la fel de urât săltăm noi, văzuţi de la ceilalţi. Ţine prova pe cap Baba şi abia ne taie drumul. Ne salutăm prieteneşte şi ne vedem pe drum, dacă drum se poate numi ruliul şi tangajul şi plutirea asta târşâită, având menirea să ne ducă într-un punct Z estimat cu precizie, de la care, iată, este necesară volta a patra, pe 20° bord lung care ne duce la Dardanele, traversând strâmtoarea.

Noi da, vântul ba!

La 19.50 skipperul preia cartul, ţinând cu încăpăţânare prova pe punctul imaginar Z, plantat în mare şi desigur invizibil. Vântul se roteşte, cade, adie, suflă, îşi dă duhul, reînvie, toată bufonada asta fără duh pe o zeiască cortină de lumină. Vedem foarte limpede în tribord insula Bozcaada, vedem strâmtoarea, vedem capătul ei estic. Skipperul ştie că aici l-a împins furtuna de azi noapte, cam pe aici a orbecăit şi s-a rotit după cârmă, refăcând cu oarecare exactitate faptul de navigaţie şi erorile lui.

Înserarea ţine de fantezia zeilor. Totul se-nvăluie în purpură grea. Purpură feniciană în falduri ample. Superb ca spectacol. Neliniştitor ca previziune meteo. Cu atât mai neliniştilor cu cât soarele căzut pe continent este de un roşu murdar şi cu cât deasupra munţilor vineţii din zarea Asiei Minor pluteşte toga roşie-cenuşie a unui nor izolat. Skipperul îşi ţine comentariul pentru sine. Musul şi-a făcut datoria, a servit cina echipajului şi, meticulos, pregăteşte iahtul pentru noapte şi intrarea în Dardanele. Schimbă acumulatorul lanternei, lungeşte parâma ancorei cu încă 30 de metri, aduce canistra de benzină şi pâlnia de alimentare în cockpit. Gata!

Este ora 20.10.

Volta. Drum compas 20°. Musul dă stingerea. Skipperul rămâne la eche.

LINIŞTEA DINAINTEA FURTUNII

Este un cart, test. Un cart al stăpânirii de sine, al analizei plurale aplicată croazierei cu vele. Al consideraţiilor nu prea binevoitoare făcute la adresa skipperului. Marii navigatori din noul secol al velelor au refuzat prezenţa unui motor la bord, începând cu Joshua Slocum „pe vremea lui neexistând încă motoare marine miniaturizate cu injecţie sau carburatoare. Majoritatea dintre ei s-au testat în drumul alizeelor. Cei care folosesc latitudinile mici, dublând Antarctica între Noua Zeelandă şi Capul Horn sunt excepţiile. Sentimentul circumnavigatorilor este planetar. Se exclude bătălia eu minutele atunci când circumnavigatorul nu este cumva angajat într-o cursă sau nu vrea să bată un record sau să amelioreze o performanţă. în general, alizeele îşi fac meseria conştiincios şi mai ales constant. Velistul de croazieră al mărilor europene de est are o viziune locală asupra croazierei, viziune în care imprevizibilul intră ca un permanent factor perturbator, atât în ritmul vieţii la bord, cât şi în ritmul biologic şi psihologic. Imprevizibilul se referă mai ales la capriciile vremii şi la. Instabilitatea vântului. A dormi câteva minute şi a fi chemat la manevră la orice oră din zi sau noapte,. A sta nopţi întregi în derivă, ca în câteva minute vântul să turbeze**,** marea să spumege şi iarăşi de la capăt, presupune un organism fizic şi un psihic robust, echilibrat, dispus să se adapteze la infinit oricărui ritm de viaţă şi oricăror solicitări.

Skippeirul asimilează şi prelucrează în calculatorul lui cerebral datele pe care lumina zodiacală şi aspectul cerului noptatec i le transmit, dincolo de inefabilul culorilor, dincolo de ceremonia înnoptării. După o zi de vânt puternic. În care s-a făcut dus-întors drumul Bozcaada-cap Baba-Bozcaada, înainte cu 4 ore de a se însera, vântul a căzut net, lăsând iahtul la nici 4 mile de gura strâmtorii. Al doilea şoc al zilei, furtuna de azi noapte şi tot ce s-a întâmplat dinaintea ridicării velelor până astăzi contabilizându-se la un pasiv pe care echipajul îl ignoră, pasiv însă acumulat cu sârguinţă în prea adâncul din noi înşine.

. Se întâmplă ca skipperul să fie martor şi participant discret, la un fel de *entracte* al unui spectacol egeean de sunet şi lumină, spectacol cu adresă exactă pe care, spuneam, calculatorul său cerebral o prelucrează, emiţând concluziile de rigoare. Nu se poate spune că, văzându-se la cap Baba, skipperul s-a umplut de fericire şi că nu şi-a făcut un duş interior straşnic, care să-l calmeze, arătându-i musului faciesul împietrit într-un calm absolut. Nu se poate spune că la căderea vântuiui, acceptată aparent ca pe o fatalitate a locului, acelaşi ins n-a făcut dinţi lungi, absolut inutili în lipsa obiectului material de sfâşiat. Nu se poate spune că *entractul* spectacolului, care s-a anunţat prin culorile apusului şi prin zdreanţa murdară de nor agăţată deasupra

munţilor de pe continent, n-a sunat prealarma, bunăvoinţa paternă cu care l-a trimis pe mus la culcare fiind o manevră a rezervelor forţelor vii la bord. Skipperului i se pare că, folosind motorul numai pentru manevre la intrarea şi ieşirea din porturi, în strâmtori şi în cazuri limită, se apropie de puritatea şi esenţa croazierei cu vele. Experienţa celor peste 3 000 de mile marine în Marea Neagră, Marmara şi iată, în Egeea, spune că, plecând de la
Constanta spre sud, un velier mic fără motor auxiliar este ineficient până la a se autoanula, dacă skipperul lui nu apelează la remorcaje în strâmtori. Ori, remorcajul, intrat în calcul deliberat, este stupid şi până la urmă ridicol, acuzând o infirmitate stupidă… Skipperul se felicită pentru severitatea cu care amendează orice tendinţă de a folosi motorul nejustificat de circumstanţe presante.

Acordându-şi şi primind cu nobleţe felicitările, încearcă să speculeze orice boare care adie la răstimpuri vagi, spre a se apropia de Bozcaada. Accastă apropiere se face pe un drum de 30° venind din vederea luminii Ponente, în vestul insulei, spre extremitatea ei estică. Practic, înseamnă o lunecare de câteva cabluri urmată de o cădere totală a vântului sau de o răsucire a lui, care imprimă iahtului o lentă şi stupidă întoarcere cu prova după vânt, sau după simulacrul de vânt, în vreme ce inerţia îl târăşte cu pupa pe vechea direcţie; apoi o nouă revenire de câteva minute în care siajul cârmei se umple de fosforescenţa ireală a noctiluciilor, ba până şi lochul începe să ţăcăne ieşit din torpoare şi… Nervi. Să ai nervi din cablu de oţel Warrington-Seale cu diametrul de 8 milimetri cel puţin. Şi să interpretezi exact această perfidie a perfidiilor asezonată cu o pâclă din ce în ce mai densă; cu semnele cerului. Adică să vezi foarte limpede coasta insulei de care te ţii la o distanţă respectuoasă, să zicem o milă, cu luminile vagi neconcordând cu cele de pe hartă, să vezi satele de pe continent, a patra oară definind pata sumbră a uscatului, ca peste câteva zeci de minute sa nu mai vezi decât ca prin sită nişte puncte luminoase vagi şi difuze, în vreme ce un fulger orizontal violet electrocutează cerul deasupra Asiei Mici şi un altul, iscat aproape simultan, taie lumina zodiacală şi se împlântă în zmeuriul muribund de deasupra mării. Al treilea se-nfige în cerul european. Din acest moment definit de ora 22.57 ne întoarcem la cel dintâi capitol al acestei cărţi intitulat *Preludiu,* reluându-l cu amănunte şi semnificaţii omise la început din motive de echilibru, acel capitol servind doar ca introducere în timpul absolut al croazierei.

Este evident, se pregăteşte o furtună, dacă nu cumva furtuna se şi prăvăleşte spre mare din podişul înalt al Anatoliei. Venind din est (semnele se urmează, spuneam, ca într-un bun tratat de meteorologie maritimă), fulgerele orizontale care electrocutează cerul deasupra Asiei Mici conturează eu lumină eterică, alb-verzuie vârfurile sălbatice

ale munţilor, în exploziile electrice se văd formaţii dense de nori înalţi, cirrus, alto-stratus, strato-cumulus învălmăşindu-se haotic, purtate nebuneşte de vântul de la înălţime spre largul egeean, întregul spectacol de lumină într-o tăcere macabră, în care urechea skipperului desluşeşte freamătul surd al mării încă uleioasă şi grea, aşteptând furtuna într-o nemişcare plină de foşnete misterioase. Cel dintâi tunet rostogolit peste continent se sparge în ecouri stranii deasupra mării. Se iscă un preludiu de vânt de NNE care dă 2 noduri pe loch, modificând procedeul adoptat pentru a intra în strâmtoare. Adică ne obligă să lăsăm insula în babord şi…

GRENUL!

Grenul izbeşte iahtul fără nicio consideraţie pentru laborioasa activitate de sinteză a skipperului. Desigur, musul fusese trezit, obligat să se echipeze, skipperul îşi pusese centura de. Siguranţă. Îşi îmbrăcase hanoracul de opanol, se pregătiseră rămăşiţele sacilor din polietilenă pentru a fi agăţaţi pe umeri în chip de simulacru de pelerine antiploaie. Omul de la eche apreciase că, aflat între continent şi insulă, mai curând decât de forţa vântului, oricum ecranat de relieful uscatului, avea să se teamă de lipsa de maneabilitate a iahtului în cazul când, din exces de precauţie, ar schimba velele de drum cu velele de furtună. Noaptea este de bitum. Lochul sare la *9*-— 10 noduri, adică limita pe care o poate înregistra. Musul vine în eockpit, aşezându-se în faţa skipperului spre a-l proteja de rafalele reci de ploaie. (Să mai aud pe cineva vorbind despre seceta cronică a acestor spaţii) Cu toate condiţiile mizere de observaţie, skipperul trebuia să-şi determine punctul cu relevmente la Bozcaada, chiar dacă în relevarea lor s-ar fi strecurat o confuzie din pricina neconcordanţei obiectelor apărute mai nou şi lipsa lor de pe hartă. O eroare de o milă chiar, ar fi fost mai bună decât o apreciere din ochi. Pilotajul iahtului se transformă într-o nebunie îmbătătoare. Cu scota randei la mână, parând rafalele care se succed în ritm rapid, cu iahtul bandat cu copastia în valuri, venind uşor în vânt când lucrurile devin periculoase, făcând surf deasupra crestelor înspumate, simţi că – împreună cu fiecare încastrare a traverselor, cu catargul, cu etrava şi velele, cu echea vibrândă – faci o singură fiinţă biciuită de senzaţii trepidante, care te scot din moleşeala rutinei, dinamizându-ţi celulele dorminde, dându-ţi măsura adevărată, prea agresiv blegită de rutina acceptărilor şi renunţărilor, de torpoarea disimulării concesive, de intervalul irosit criminal în pierderi stupide de timp… Este grenul, este ploaia, este întunericul prin care nu zăreşti decât mustăţile de spumă ţâşnite de sub etravă, este catargul care se tânguie, sunt velele vii şi rebele şi sunt matiselile sarturilor făcute ele don’ Sandu: ţine-vor?

Dacă există o beatitudine activă până la vibraţie, atunci aici şi acum se trăieşte. Musul a înviat şi el. Se lăfăie în trâmbele de ploaie, apărându-şi skipperul cum poate, încercând să-i strângă pe lângă trup fâşiile fâlfâitoare de polietilenă, acoperindu-i genunchii cu nu se ştie ce zdrenţe. Un contur abia desenat pe fundalul de iad. Un bărbat tânăr chemat aici aceeaşi pasiune pentru mare, a cărui viaţă stă acum în mâiniie care ţin echea şi scota. Este o risipă de încredere care apasă şi sufocă. Dacă, în frânturi de clipă, poţi gândi şi la asta. Pentru că se întâmplă o metamorfoză în peisaj. În prova, foarte aproape, se conturează deasupra valurilor un fel de perdea mai neagră decât noaptea, în spatele căreia se vede clar o lumină în prova tribord, în vreme ce altă lumină iese din întuneric în prova babord. Trei mile între lumini, apreciază skipperul, atât cât măsoară în lăţime strâmtoarea Tenedos-Bozcaada. Dar ce naiba este perdeaua ondulată, dacă nu chiar bancul de pâclă strâns de vânt şi îndesat spre larg?!

— Dacă-mi daţi voie să-mi, spun părerea, strigă musul-secund, ca să acopere vacarmul dezlănţuit de furtună.

Ştim acum de ce musului îi este interzis să aibă păreri la bord. Asta e legea marinărească, călcarea ei s-a văzut unde duce, dar skipperul ştie că este mai bine ca musul să se deconecteze de la starea de tensiune interioară, vorbind.

— Ascult! mlrâie, pentru că, oricum, nu este tocmai momentul unor schimburi de opinii.

— Intrăm în coastă! strigă musul.

— Iluzie optică, răspunde morocănos zeul tutelar, ca în aceeaşi clipă, cu un reflex binecuvântat, să facă volta sub vânt. Strigătul musului îi ordonase instantaneu ordinea normală a percepţiilor, răsturnând totul în favoarea simţurilor. Ceea ce păruse imaginaţiei un banc de pâclă, se prezintă simţurilor ca o coastă dantelată, o îngrămădire de stânci şi uscat rămasă la niciun cablu în tribord. Iată în prova aliniamentul luminilor stâncă Şumali — insula Tavşan. Nu este chip de coborât la hartă. Nu este chip de lăsat comenzile din mână. Grenul rotit inexplicabil dinapoia traversului, ne catapultează cu aceeaşi viteză spre aliniamentul luminilor, fals interpretat de skipper numai rememorând detaliile, fără să aibă posibilitatea de a-şi ţine harta sub ochi. Omul de la eche îşi spune că prima lumină este cea care marchează capătul sudic al insulei, a doua, stâncă Şumali. În realitate, lumina de pe capătul sudic al insulei, nişte lungi bucăţi de rocă devansând coasta în mare, a rămas în pupa.

Viteza schimbă vizibil raportul nostru cu reperele de la uscat. Aprecierea poziţiei iahtului făcută. În capitolul, de început „Preludiu”, este o apreciere pripită, necorespunzând adevărului. Spre orele 24.00 aversele de ploaie contenesc. Undeva în cer se deschide o pârtie vagă de luiniriă stelară. Zburăm cu 10 noduri pe loch. Vântul ne usucă

hainele pe trup. De la nivelul mării la vârful catargului, beznă. Unde, în această beznă să fie stâncile ucigaşe? Le văzusem în acel preceas de seară, uriaşa carapace solzoasă de un verzui putred, imaginea mi se înfipsese în conştiinţă, acum revenea pe retină ca un semnal de alarmă dramatic.

Este o scurgere de vreme urmărită cu cronometru!, în care se văd la tribord luminile localităţilor de pe continent şi în care se face o eroare de apreciere a distanţei parcurse, socotindu-se viteza. Viteza indicată de loch. De fapt, viteza este mai mare. La ora 03.20 avem pe loch numai 8 noduri şi, ca întrupat la un semn magic, apare în tribord un nou lanţ de stânci. Musul fusese felicitat pentru strigătul lui salvator. Se băuse paharul cu ceai cald din termos, ceai cu multă lămâie preparat de mus aseară, lichid binefăcător care spălase senzaţia de coclit şi uscăciune înfiptă în gâtlej. Echipajul se destinsese. Skipperul ciulise urechea interioară şi auzise exact pocnitura aceea surdă care marcase destinderea. Şi-acum? De unde stâncile astea blestemate? De unde viteza asta nefericită? în ce punct al labirintului de stânci, insule şi insuliţe se află? La câte mile se cifrează eroarea în aprecierea punctului? Ce are în prova? Dar în babord? Pentru că în tribord este mai mult decât limpede ce are. Lumina este cu sclipiri. Deci nu este cea de pe stânca Şumali. Atunci? Să fie asta insula Tavşan? Cine poate coborî acum în cabină, sau cum poţi să slăbeşti întunericul din ochi pentru a-ţi pune ochelarii pe nas şi a citi caracteristicile luminii cu sclipiri din prova tribord? Ah, skipper tipicar, de ce naiba n-ai întocmit o fişă cu caracteristicile tuturor luminilor în ordinea în care trebuia să le vezi, fişă care acum ţi-ar fi spus exact unde te afli, în gura sau direct în pântecele Hadesului?!

Musul intuieşte pericolul.

— Am ochi foarte buni, spune. Daţi-mi voie să trec la prova. Văd stâncile şi vă fac semn unde este apa liberă.

Mijeşte de ziuă. Vântul se domoleşte brusc. Cade la 2—3 m/s. La răsărit orizontul începe să-şi schimbe culoarea. Apariţia primei tente de lumină roşie-verzuie percutează caldarina în care se comprimase până la explozie tensiunea interioară. Relaxarea este aproape dureroasă. Skipperul dădăceşte musul. Să facă slujbă de observator prova-pilot, fără vorbă şi fără comentarii. Doar prin semne ale mâinilor. Echea se cuplează prin skipper la aceste semne. Sunt câteva stânci pe care le evităm. Apoi este un petec de mare vişinie. Apoi este o plutire lentă şi, în tăcerea solemnă a eterului purificat de furtună, se aude dintr-odată… Dintr-odată eterul se umple până la refuz de duduitul puternic al maşinilor, răsunând înfundat în carcasele metalice ale navelor. Din pâclele viorii ale preceasului de ziuă se întrupează luminile de drum. Una după alta, navele venite din Egeea şi din lume se angajează în strârntoare, dublând matematic, pe un arc ocolitor,

întinsura de la Kumkale. Una după alta navele venite din Marea Neagră şi Marmara ies în Egeea şi în lume, dublând prudent întinsura de la cap Kumkale. Skipperul crease diversiunea psihologică amintită în cele dintâi pagini ala acestui volum, deconectând musul şi găsind titlul cărţii… Zorii îşi precizează identitatea. În tribord este un golf dulce, în care dormitează o lumină sidefie, un port abia desemnat, un debarcader şi câţiva arbori.

Tavşan!

— Vreau să dorm 30 de minute, spune skipperul…

Dormi şi tu 30 de minute, după care pornim motorul şi intrăm în Dardanele.

OBOSEALA

— Au trecut 30 de minute! spune musul.

Este ***Luni 5 iulie*** *la ora 05.00.* Nu se ştie cât de reparator poate fi un somn de 30 de minute, după cele patru zile şi patru nopţi zglobii, petrecute de echipaj în societatea atât de plăcută a capriciilor Mării Egee.

— Dormi 30 de minute… Liber de la cart!… Noutăţi?

— Niciuna!

— Somn uşor!

— Bun cart înainte!

Bănuiesc ’că musul adoarme încă de la verticală. Într-o clipă sforăie haiduceşte, nu cred că mai discret decât s sforăit skipperul. Afurisitul meu prieten, doctorul Aurel Martin din Timişoara, echipier în cea dintâi croazieră a lui *Hai-Hui 2* spre Sud, luase la bord un şi mai afurisit aparat de filmat. După ce-l storsese pe skipper de toate îndemânările lui operatoristice, punându-l să-l filmeze bălăcindu-se în mare, ieşind din mare, pilotând iahtul sau scrutând orizontul, drept mulţumire pentru aceste nepreţuite servicii care-i imortalizaseră, l-a contra-filmat pe skipper în ipostaza iui cea mai blajină. Dormind. A avut perversitatea să-i ruleze acel filmuleţ, zâmbind eu gura până la urechi înaintea apariţiei cadrului „Somnul skipperului“. Dumnezeule mare! Mut fiind, spaţiul imaginii se cutremura. De sforăitul dictatorului. Amuzante carturile, când în interiorul iahtului se risipesc prea puţin armonioasele hârâieli ale bărbaţilor obosiţi. Mai ales astăzi sântem obosiţi. Skipperul se dedublează inconştient. Ceva din vigilenţa profesiei de vacanţă aţâţată de prezenţa caustică şi drastică a maiorului stă de veghe şi înregistrează toate amănuntele car6 ţin de navigaţie şi siguranţa ei. Restul cade într-o apatie somnolentă, într-o indiferenţă totală. Este o zi vrednică de penelul celui mai suav dintre impresionişti, iahtul cu prova pe cap Kumkale pluteşte uşor, dus de o boare blândă şi calină pe o mare lină, arzând purpuriu, capul Hellas se ridică maiestuos, navele trec în ambele sensuri duduind şi acel spaţiu marin dintre prova şi locul unde cele două continente se despart este de o frumuseţe pură, însufleţită de sute de păsări de apă ieşite la pescuitul de dimineaţă. Iată că, plutind ca-n vis, am ajuns la trei cabluri de geamandura luminoasă care balisează întinsura.

— Au trecut 30 de minute! spune skipperul.

Musul mormăie, se răsuceşte pe cuşetă, cască, se aşază în capul oaselor şi rămâne cu capul sprijinit în palme câteva secunde. Îşi revine greu. Este neras ca şi skipperul, are cearcăne vinete, cum are şi skipperul, cotrobăie prin chesonul lui şi apare în cockpit întinzându-i skipperului… un căţel din cauciuc care scoate un fel de mieunat obraznic. Potaia îi arată skipperului o limbuţă roşie, are nasul

cărămiziu, nişte urechi enorme de cocker, este alb şi, culmea neruşinării, urechile şi fundul le are portocalii, plus o codiţă pe care o ţine infatuat la verticală..

— Ce este cu potaia, mârâie skipperul, ultragiat până-n rărunchi de mulţimea de fărădelegi săvârşită de mus: ambarcarea unul pasager clandestin, nedeclararea lui organelor în drept, fără pedigri, fără certificat de vaccin şi sănătate, plus toate consecinţele de rigoare… — Aruncă jivina peste bord!

— Nu se poate ! L-a adus domnul doctor de la nava-şcoală *Mircea* cu care aţi fost în America şi mi-a spus să nu vi-l dau decât atunci când o să treceţi printr-o situaţie grea.

Este limpede. Bravul Folai, pe titulatura lui militară locotenent colonel doctor Ştefan Săeşan şi-a găsit, o clipă venind de la Bucureşti, să poposească la iaht şi să-i lase musului această mascotă simpatică.

— Scrie ceva pe căţel, spune musul… Să pornesc motorul?

— Porneşte-l!

„Skipperul trebuie să fie dog… Dogul…" urmează încă un gând izvorât din experienţa de mare a doctorului marinar, desigur lăbărţat şi indescifrabil, chestia cu skipperul-dog îmi place, mă uit la mus, îl văd întreg, nesfâşiat şi îmi spun că dogului meu skipper i s-au cam tocit colţii şi că e vremea ca doctorul Stănciulescu să-i îmbrace în inox, altfel viitorul echipaj o să-şi facă de cap.

Deocamdată se consemnă prezenţa căţelului drăgălaş în „Jurnalul de bord" şi se trece oficial pe lista de echipaj. Skipperul notează tenacitatea musului, care l-a făcut sâ ţină mascota la secret pe aproape toată durata croazierei, scoţând-o la iumănăf după grenul şi aventura dură de azinoapte. Iată un echipier bine echilibrat, nefanfaron şi discret, capabil să-şi stăpânească emoţiile, să fie lucid faţă de sine şi detaşat faţă de evenimentul exterior. Au fost destule situaţii grele la bord. Dintre toate, cea mai grea s-a consumat azi noapte. Deci suntem trei la bord. Gestul lui Folai aduce un spor de căldură umană.

— Gata!

— Dă-i drumul!

Motorul porneşte excelent. Aburii roz ai dimineţii plutesc încă peste cap Kumkale. Ca şi când prezenţa căţelului Dingo (trebuie să aibă un nume pentru a figura pe lista de echipaj) ar fi fost simţită pe continent, cu tot răpăitul motorului, se aud o groază de câini lătrând în Europa. Şi, făcând inspecţia de rutină matinală, skipperul găseşte siguranţa de la sania ghiului căzută în cockpit. Se trece peste acel „dacă" (dacă ar fi sărit sania azi noapte, dacă scota, dacă etc.), musul coboară focul şi skipperul hotărăşte să ajute motorul cu randa. Este ora 03.35. Dublăm geamandura care marchează intrarea în Dardanele. Cel dintâi periplu egeean al iahtului *Hai-Hui 2* ia sfârşit. Auzim glasul ademenitor al sirenelor chemându-ne în largul fastuos, plin încă de toate misterele

arhipelagurilor până-n
Rhodos şi Creta. Ştim că abia am descifrat câteva taine ale acestui spaţiu miraculos, în care s-a plămădit din soare, mare şi semeţia aridă a munţilor o bună parte din conştiinţa de sine a umanităţii. Nu l-am întâlnit încă pe Homer. Sapho n-a venit nici ea la întâlnire. Oricum, începutul a fost făcut. După ştiinţa echipajului, *Hai-Hui 2* este cel dintâi iaht românesc care a intrat în Chios. Pentru altădată mai mult. Destinul homerizilor este marea escală şi iarăşi marea. Bătut din plin de soare, cap Hellas îşi dezvăluie relieful abrupt, orăşelul-cetate şi veghe la intrare. Apoi se strânge o pâclă densă care estompează conturul european al strâmtorii. Se face simţită forţa curentului. Skipperul trebuie să-şi învingă oboseala, ca şi regretul dureros de a se despărţi de Egeea, spre a pilota în contra curent, venind aproape de coastă, la limita care desparte adâncul de întinsură, limită tranşantă: de la 1 metru la 35 metri fără nicio pantă de tranziţie. La ora 07.30 alimentăm motorul din marş. Pâclele continuă să se desprindă de pe luciul strâmtorii, deocamdată pustiu. Iată cel dintâi vapor care coboară spre Egeea. Ne trece prin babord. Navigăm cu 6 noduri pe loch, dublând coasta asiatică, fără ca viteza de pe loch să fie viteză reală, faţă de fund. Chestiunea se vede limpede urmărind lentoarea cu care se scurge uscatul. Se apreciază la 3 noduri viteză faţă de fund. Skipperul taie golful adânc care desparte cap Kumkale de capul şi întinsura Kepez. La ora 08.10 lochul totalizează 3150,8 Mm., viteza s-a stabilit! a 5 noduri şi din pupa ne dublează vedeta de patrulare *Sahil Govenlik.* Ofiţerii de pe comandă ne răspund cordial la salut. Jucăm neplăcut în siajul vedetei. Când elicea iese din apă, motorul se supraturează, asurzindu-ne cu protestul lui hârâitor. Pâclă. Soare. Vedeta lasă în pupa un nor jos şi puturos de motorină arsă. Skipperul este neliniştit de viteza iahtului. Cu toate că se află în contracurent, o dovedesc crengile şi algele aflate în derivă, viteza faţă de coastă este aceea a unui om mergând pe jos. Mai corect a unui infanterist în marş obişnuit. Adică de 2 noduri. Apare în prova tribord faleza înaltă a capului Kepez. Skipperul ştie o mulţime de lucruri despre acest cap şi despre întinsura care-l precede în strâmtoare, cap şi întinsură cu faimă proastă, pentru marina noastră comercială, tragică. Aici a fost lovit în plin cargoul *Carpaţi,* care s-a scufundat în câteva minute, ducând în moarte majoritatea echipajului. Skipperul este conştient de faptul că are reflexele întârziate, că o pâclă cleioasă îi apasă retina şi creierul, că se sâmte străin şi neîndemânatic în propriul lui habitaclu, că el însuşi este slinos, prost întreţinut, rânced. Asta nu-l împiedică să-i comunice musului, aşezat în cockpit, toate infamiile ştiute despre răufamatul loc spre care îndreaptă iahtul. Se întâmplă ca după peninsula intrată în strâmtoare curentul şi contracurentul să exercite asupra iahtului aflat în contracurent o forţă deviatoare înspre uscat, lucru de care skipperul

este conştient. Skipperul stă în tribord, deci cu spatele la coasta asiatică pe care-o dublează din aproape, musul stă în babord, deci cu faţa spre coasta dublată.

Prelegerea despre avatarurile întinsurei Kepez continuă, cu atât mai multă aplicaţie cu cât, iată, suntem la capătul ei sudic. Skipperul îi arată musului prăjinile de care sunt agăţate năvoadele şi vârşile, evident nu mai lungi de 2 metri, de la vârf la coada ieşită mult deasupra apei, vede fundul mâlos-nisipos strălucind sub iaht, vede algele şi îşi continuă imperturbabil dizertaţia, semnalând cu rigoare toate semnele care vestesc primejdia fundului mic. Pedanteria didactică se derulează în paralel cu conducerea-Iahtului tot mai aproape de coastă. Musul este de acord că întinsura prezintă un mare pericol de navigaţie. Dar nici skipperul doct, nici musul avid de cunoştinţe nu realizează că pericolul întinsurii nu este unul teoretic, sau un pericol pentru neştiutori; dar că el este un pericol real, care se apropie de chila fixă a iahtului cu fiecare rotire a elicii, cu fiecare clipă de inerţie inexplicabilă, cu fiecare clipă de necorelare între percepţie, raţiunea-comandă şi aparatul locomotor. Skipperul vede la un cablu în prova prăjinile pentru năvoade. Subt iaht, algele unduiesc straniu, iluminate pe dedesubt de lumina reflectată de oglinda argintie a fundului. Toate datele eşuării sunt prezente, mai mult decât explicit. Ba şi mai mult. Sunt arătate musului şi comentate suculent, fără ca nimeni şi nimic din tot ce alcătuieşte oportunitatea skipperului să sune alarma, fără ca nimeni şi nimic din tot ce alcătuieşte eficienţa musului să sune alarma.

Oboseala.

Oboseala anulează luciditatea gândirii tactice. Oboseala a tăiat contactul cu tonusul psihic, anulându-l. Oboseala a dereglat circuitul intern al procesului de decizie. Totul se petrece la bord într-o lâncezeală psihică stupidă.

— Am eşuat, strigă musul speriat şi se repede disperat la motorul supraturat.

Este adevărat. Împotriva evidenţei, am eşuat chiar pe întinsura analizată cu atâta competenţă. De fapt am semieşuat. Nisipul este milos, marginea întinsurii dinspre larg este ia nici douăzeci de metri, acolo apa este de un verdealbăstriu opac, indicând fosa în care rugineşte *Carpaţi,* ba de sub iaht porneşte spre larg un canal sinuos crestat în pătura unduitoare de alge. Skipperul este placid şi detaşat, de parcă n-ar şti ce înseamnă o eşuare, ce costă mai ales aici, în această pustietate.. Motorul nu ajută la nimic. Iahtul poate fi întors spre larg. Puiu înhaţă cangea. Skipperul pune mâna pe tangon. Desigur, rărnâne şi varianta băii; a săltării iahtului cu spinările; dar asta ca una din variantele ultime. Împins din ambele borduri, ghidat pe şenalul liliput, iahtul se desprinde din nămol. Motorul devine eficient. La 09.45

ieşim de pe întinsura Kepez. Musul cere insistent să navigăm pe mijlocul strâmtorii.

— Pofteşte la eche, spune skipperul.

Oricât îi este de slinos creierul, înţelege psihologia musului. Îi trece echea şi asistă cu o ironie seacă la felul cum luat din plin curentul macină rezervele de combustibili şi amărâtele de economii ale vistieriei. Îl lasă pe mus să se derefuleze un ceas. Scoate cu ostentaţie ligheanul, trusa de bărbierit, săpunul şi pasta de dinţi, după care se dedă unui bărbierit la sânge, urmat de un buşumat cu buretele, mai abitir decât la cavalerie. Ras la sânge şi roz bombon, pieptănat, cu aparatul masticator strălucind gen reclamă pastă de dinţi, skipperul trezeşte invidia musului, mai ales când îmbracă ţinuta de intrare în port; pantalon scurt, alb şi tricou marinar. Musul predă echea şi trece la program, la sac, drastic. Momentul psihologic Kepez a fost depăşit. Skipperul aduce iahtul în contracurent. Pe măsură ce ne apropiem de Çanakkale, strâmtoarea se animă. Sunt bărci ieşite la pescuit, se văd bastioanele de la Kilidbahir, la Çanakkale lumea se scaldă cu voluptate, apa este până la brâul *baigneuse*-lor purtând costume decente, ceea ce ne face să ieşim mai spre larg, iată ferry-boat-ul care pleacă de la cheu, iată portul de iahting, jos randa, rondou şi intrăm cu motorul în acvatoriul familiar acum, în vreme ce taxatorul se precipită să ne prindă barbeta. Rondou. Musul a fixat baloanele de acostare. A trecut la prova. Motor tăiat. Plutire. Acostare. Este luni 5 iulie ora 15.00 când musul leagă iahtul cu bordul tribord la cheul de iahturi al portului Çanakkale. Periplul egeean al croazierei a luat sfârşit. Musul se îmbracă pentru a pleca la autorităţi.

Skipperul rămâne să-şi împrospăteze tenul cu lavandă fină şi să converseze cu căţelul Dingo.

DE LA ÇANAKKALE LA GELIBOLU

În lipsa musului, skipperul care şi-a recondiţionat habitaclul, ia în consideraţie datele problemei. A pleca acum spre Gelibolu este o dublă greşeală, o cursă riscantă la capătul căreia nu ne aşteaptă niciun trofeu, înţelept şi prudent este să mâncăm în tihnă, să aducem benzină la bord, să pregătim iahtul pentru drum, făcându-i o revizie tehnică minuţioasă şi după, să dormim în linişte, adânc, un somn reparator şi binefăcător. În plus se asigură musului timpul să-şi spele nu se ştie ce lenjerie, fapt după care tânjeşte de câteva zile. Are apă la cheu şi o după-amiază întreagă la dispoziţie.

Suntem singura noutate la debarcader. Cele două caice militare sunt la molul lor, cabine-cruizerul din pupa noastră la locul lui, pisicile din portul pescăresc aşijderea, pe terasa cafenelei-cofetării lume şi

secundul se prezintă la iaht cu formalităţile îndeplinite. Fiind în tranzit, autorităţile nu se mai deplasează la bord, iar *Çanakkale good, Istanbul very good* nu este de serviciu astăzi.

A găsit staţia de benzină care este gata să ne livreze cantitatea dorită-contra 201,6 lire turceşti per litru, veste absolut îmbucurătoare. Se vede că zgârcenia skipperului are acoperire în valută forte şi că, dacă-l lăsa pe secund să zburde din motor, rămânea sărac lipit pământului.

Se comunică programul şi musul-secund îl votează cu entuziasm, promiţând că va confecţiona o salată monstru, o salată uriaşă din varză tocată, asezonată cu ceapă şi dreasă cu ulei, salată care să flancheze una din conservele cu cârnăciori recomandată şi procurată de operativa soţie a prietenului nostru Relu Asimit. Şi, culme a dezmăţului, serbăm încheierea periplului egeean, ridicând în cinstea echipajului un pahar cu cel mai veritabil Merlot-Asimit. Furnalul porneşte, fumegând apocaliptic, gata să sară în aer, bucatele sunt copioase, apoi skipperul este rugat să binevoiască a se înhăma la canistra ce-i revine şi a-şi face digestia activ, într-o plimbare dus-întors, la tstaţia de benzină. Traversăm demni parcul oraşului şi culmea – uite, domnule, că benzinarul ne livrează benzina la canistră, fără niciun comentariu! Ce s-ar fi întâmplat dacă am fi rămas fără benzină la Tomis? Păţeam ce-am păţit cu gazul… Revenim prin acelaşi parc, simulând o detaşare totală faţă de greutatea canistrei, păstrându-ne neatinsă morga de iahtmani încercaţi.

Plimbare pe cheu spre dezmorţirea celor 2 bilioane de muşchi ai trupului, înţepeniţi de carturile prelungite. Facem plinul de apă, civilizat, prin furtunul care leagă gura de apă a molului cu iahtul. Se face curăţenie la bord, se reaşază grămada de lucruri inutile, se controlează greementul şi cârma, se pregăteşte ancora şi se scoate pe punte, unde se amarează bine.

Puiu îşi reia programul la sac. Una din plăcerile lui. Spălatul rufăriei. Freacă meticulos, face abuz de detergenţi, limpezeşte, stoarce şi… miroase… Mai exact adulmecă rufa martirizată şi, dacă simţul lui olfactiv declară că împricinata nu este pură de odoare, chestiunea se ia de la capăt, cu aceeaşi meticulozitate plină de gravitate responsabilă… Mai la urma urmei sunt rufele lui, timpul lui, nasul lui, costul apei intră în taxele de cheiaj; iar detergenţii sper să ne ajungă până coborâm velele în Tomis. Forfotă la molul pescăresc, forfotă la cheul ferry-boat-ului, forfotă de maşini, de şalupe, de bărci-automobil, sunt două iahturi englezeşti legate mai jos de cheul ferryboat-ului, superbe, cu o mulţime de pavilioane şi ghidoane ridicate la crucetă, cu echipaje numeroase (şi ei cată combustibilul tot cu canistrele) apoi, pe la ora 18.20, intră în portul de iahturi un minunat ketch sub pavilion suedez, un 16 metri alb, cu timonerie, catarge metalice, armat cu

echipaj de trei: skipperul la timonă şi două yaht-woman, una la prova cu barbeta făcută colac absolut regulamentar şi alta care aruncă ancora la pupa şi o filează îndemînatec. Ketch-ul se numeşte *Kaliste II,* este expresia ultimei mode, inoxurile lucesc splendid şi taxatorul se repede să preia barbeta, tot numai zâmbete şi bunăvoinţă pe măsura bacşişului aşteptat de la o asemenea navă.

Observ cu plăcere rigoarea cu care se face acostarea (motor pus înapoi când prova mai are trei metri până la cheu) ca şi cea care ţine de coborârea pavilionului de la cruceta arborelui artimon şi fixarea la pupa a bastonului cu pavilionul regulamentar în staţionare. Totul fără o vorbă. Şi doar sunt două femei la bord. Cina se serveşte cu batantele închise. Skipperul este discret cu sobrietatea interiorului prea sobru chiar şi pentru un 7 metri. După care îl autorizează pe mus să-şi frece rufăria dispunând de timp la discreţie. Skipperul de la *Kaliste II* este politicos şi vine la *Hai-Hui 2* să-l salute. Skipperul lui *Hai-Hui 2* doarme. Amabilităţile sunt schimbate cu secundul, în franceză. *Kaliste II* a iernat la Istanbul cu tot echipajul: soţul, soţia şi cumnata. Acum este în drum spre Suedia. Va ierna tot în Turcia, sau poate Grecia. Skipperului suedez îi place Sudul. Atenţie *Hai-Hui 2.* În Marmara furtună, vreme proastă… Fără comentarii.

Marţi 6 iulie *la ora 06.00,* echipajul lui *Hai-Hui 2* a terminat toate operaţiile pregătitoare de marş. Cu tot regretul va trebui să tulbure somnul celor de pe *Kaliste II.*

Iahtul este de-a dreptul uriaş, are perdeiuţele de la hublouri trase şi ordinea de pe punte este exemplară. La 06.07 Puiu porneşte şi încălzeşte motorul. După aproape 12 ore de somn neîntrerupt, echipajul s-a refăcut, arată zglobiu, optimist şi gata să înfulece milele care-l despart de Gelibolu, unde s-a fixat o escală de 1 (una) oră ca skipperul să-şi reîntâlnească prietenii.

La 06.25 ieşim din portul de iahting Çanakkale cu motorul, dublând coasta asiatică pe linia geamandurilor care desparte golful de şenalul navigabil. Vânt puternic din NNE. Suntem în plin contracurent şi indicaţia loch-ului – 6 noduri – corespunde vitezei faţă de fund. La 08.40 dublăm cheul petrolierelor şi la 08.55, numărând 3179,6 mile marine totalizate pe loch, avem în tribord, la travers, cap Nara. Din amonte vine sprinten mineralierul *Buziaş.* Este întâia navă românească pe care o revedem. Facem semne frenetice. Nu ne răspunde nimeni. Cartul este închis în comandă şi probabil are destule pe cap, când trebuie să amorseze rondoul spre a dubla capul. Cum ieşim în curent, viteza scade la 1 nod, 1 nod şi jumătate. Există senzaţia că stăm pe loc. Că motorul este prea slab să învingă curentul. Skipperul ţine iahtul la 3 cabluri de coasta asiatică. După cap Nara se conturează un golf unde va reîntâlni contracurentul. Se face simţit vântul de NE cu 6 m/s. Să-l punem la treabă. La orele 07.20 musul

ridică randa. Cu ghiul strâns în ax, iahtul câştigă 2 noduri. Viteza pe loch – 6 noduri. Se confirmă informaţia skipperului suedez în legătură cu vremea din Marmara. Vântul de bulină plus motorul, iată o soluţie, din descompunerea forţelor exercitate reieşind această, excelentă componentă – viteză în amonte. Bineînţeles, în contracurent.
Croaziera s-a transformat într-o chestiune de puţină vigilenţă. Adică de a pilota iahtul în zona de efect maxim a contracurentul ui, evitând pericolul întinsurilor care dublează coasta asiatică. În rest totul excelent la bord, fără vorbe irosite de dragul vorbelor sau al vorbăriei în sine. O tentativă de a lua apă cu găleata din plastic ţinută de toartă sfârşeşte întristător. La 6 noduri găleata este pur şi simplu smulsă din toartă, preopinentul rămânând în mână cu acest obiect acum inutil. Desigur, se face o voltă spre a se pescui găleata rebelă, obiectul aducându-se la bord fără menajamente.

În prova se arată cap Bergaz, o limbă de pământ argilos intrată mult în strârntoare. În golf se pare că se forează căutându-se sau exploatându-se un puţ. La ora 09.30 dublăm cap Bergaz în volte executate cu motorul şi randa, lăsând întinsura în tribord la circa 3 cabluri. Vremea este plăcută, vântul de NNE constant, randa trage ca un căluţ huţul şi lochul indică 7 noduri, fericind echipajul. La 10.05 avem în babord şantierul lui Yakup Aksoy. Dublăm şi cap Karakova, locul eşuării aceleia năzdrăvane, după care testăm din nou săpunul obişnuit din comerţ care se încăpăţânează să facă spumă cu apa de mare. Ne dichisim în vederea escalei de la Gelibolu. Distingem în pâcla strimtorii ferry-boat-ul care pleacă din Lapseki, pe coasta asiatică, la Gelibolu pe coasta europeană. Gelibolu abia se conturează în prova babord. La ora 10.45, aflându-se la traversul vărsării râuleţului Cerkes Deresi, *Hai-Hui 2* pune prova pe locul unde a acostat ferry-boat-ul. Traversarea strâmtorii înseamnă un fel de slalom prin pupa cargourilor şi petrolierelor care-o străbat în lanţ neîntrerupt şi în ambele sensuri. Motorul are o sincopă care durează exact *2* minute după cronometru. O impuritate care a înfundat carburatorul, remediată de Puiu prin tragerea câtorva sfori şi o accelerare „cu toată viteza înainte", fără să cupleze elicea. Încep să se dcsluşească amănuntele familiare, imprimate pentru totdeauna în memoria afectivă a skipperului. Iată molul pescăresc, iată cheul, restaurantul de pe cheu, bărcile din acvatoriu, lumea. Unde vor fi fiind prietenii noştri? Jos randa. Puiu se ocupă de legatul velei pe ghiu. Intrăm prin şenalul foarte îngust, în acvatoriul liliput înţesat de bărci, şalupe şi caice. Niciun loc liber. Ba, da! Pe zei! Omul care ne face semne unde să acostăm, vânturându-şi pălărioara albă, este chiar „Kaptanul" de atunci, care ne-a însoţit cu caicul să-l remorcăm pe *Hai-Hui 2.* Dumnezeule, ce încurcătură de lanţuri de ancore! Pe latura unde se află monumentul lui Piri-Rheis este un locşor între un fel de fifthy-fifthy

gen caic, formă utilizată şi pentru iahturi, şi o şalupă mare sau un vaporaş foarte mic, drumul de acces fiind tăiat de parâmele ancorelor. Cu grijă şi motorul tăiat, numai din inerţie, punem prova pe acel loc în vreme ce pe puntea iahtului acostat năvălesc „kaptanul“, bravul Haltik ele la biroul de informaţii turistice care ne-a tras chiulul din echipaj şi câţiva băieţandri. Se mânuiesc baloanele de acostare „, kaptanul“ prinde barbeta şi într-o clipă suntem legaţi de iahtul acela insolit. Este al prietenului meu Yakup, se află în reparaţii, deci putem urca pe el folosindu-l drept punte. Atmosferă cordială. *Hai-Hui 2* a fost semnalat şi la trecerea în aval şi la urcarea în amonte, fiind aşteptat. Altfel nu se explică apariţia lui Ercument, asociatul lui Yakup. Gura portului şi ştirile transmise de ea sunt deosebit de eficiente. Se comentează eşuarea noastră. Ercument este radios, Haliik se însărcinează să ne stampileze „Jurnalul de bord“, un puşti este trimis după Husseyn Olt. Puiu îşi spală în continuare lenjurile. Husseyn Olt are pe scaunul lui de bărbier un „ginere“ (ne informează puştiul), dar a promis că-l ferchezuieşte urgent. Se pare că l-a lăsat pe jumătate ras, a venit la cheu, a jucat rolul de tălmaci, mi-a spus că fata lui s-a căsătorit şi de aceea n-a putut veni în România; până să vină Husseyn, a dispărut Ercument, apoi s-a întors Ercument cu o sacoşă plină de cutii de conserve de peşte; Puiu, întrerupt din spălat, a adus de la „protocol” o sticlă de coniac, animaţie, schimburi de politeţi, fotografii. Yakup este la Istanbul. Va regreta, spun ei. — Regret, spune skipperul. Gata. Ora de escală a trecut. Husseyn fuge la clientul lui rămas cu spuma pe obraz. Se dau pliante turistice puştilor care ne ajută la manevră şi celor de pe cheu. „Kaptanuh1 se urcă într-o barcă şi remorcă iahtul cu pupa înainte, scoţându-l dintre parâme. Se porneşte motorul.

La ora 13.43 *Hai-Hui 2* având pe loch 3200,2 Mm iese cu motorul din portul de iahturi, fiind salutat de pe cheu de prietenii lui din Gelibolu. În largul strâmtorii întâlneşte acelaşi vânt din NNE bătând domolit cu 4 m/s. Se ridică randa. Hotărâm să urcăm puţinul care-a mai rămas până la cap Cankaya cu motorul şi randa, după care, ieşiţi în partea largă a strâmtorii Dardanele, să ne reluăm îneântătoarea noastră navigaţie cu vele.

Skipperul a început să cunoască Marea Marmara. Este la al şaselea drum în această mare capricioasă, adevărat rai pentru turismul nautic. Nu-şi face iluzii; dar nici nu-şi pune întrebări inutile. Ştie că va înăspri comportamentul la bord în funcţie de densitatea traficului, că va scoate untul din mus, chemându-l pe punte fără niciun menajament, nu ca să-i amărească zilele, ci pentru a-l obişnui cu una din legile de fier ale navigaţiei care face din siguranţa iahtului şi a echipajului obiectul ei principal.

Pentru delectarea lui profesională, skipperul alcătuieşte câteva variante ale planului de drum, luând în consideraţie diverse aluri posibile pe structura generală a vântului care bate aici în acest anotimp.

Suntem ***marţi 6 iulie*** *la orele 14.15,* am dublat cap Cankaya cu motorul şi randa, am păstrat motorul până când am ajuns în contracurentul de pe coasta europeană şi apreciind că nu mai este niciun pericol să fim scurşi din nou în strâmtoare, iată, se opreşte motorul, se ridică la postul pentru marşul cu vele şi focul de drum îşi ia locul obişnuit. Încetează trepidaţiile, încetează hârâitul acela supărător de lucru mecanic, încetează mirosul gazelor arse şi *Hai-Hui 2* îşi reia plutirea lină, cu o briză dulce de NNV. Torid. Puiu îşi schimbă rolurile cu uşurinţa unui actor experimentat. A devenit bucătar, ameninţând echipajul cu înnebunitorul lui menu fix. în plus, mânuind imprudent un pahar, se taie adânc, până la os. Cam palid, comunică incidentul skipperului, care cu mutra lui numărul 3, adică impasibilă, îi recomandă ca altădată să fie atent, iar acum să-şi vâre tăietura în mare, apa sărată fiind un remediu excelent pentru genul respectiv de tăieturi. Fără o vorbă în plus, musul se 'conformă. Încă o notă bună pe carnetul de mus care trage zdravăn spre marinar şi secund cu procură.

La 14.45 vântul scade până la 2 m/s, la 15,10 cade, dar iahtul ţinut în contracurent urcă abia perceptibil, dezvăluind cunoscutele amănunte de la uscat. Salcia torsionată crescută chiar din buza coastei râpoase, stând de sub umărul dealului, releul de radio-televiziune, miriştile, lanurile prizărite de porumb.

Ne pregătim pentru navigaţia de noapte. Puiu constată că unul din felinarele de vânt are sticla spartă. Alimentează cu petrol al doilea felinar, punându-l la îndemână. Se pare că astăzi traficul prin strâmtoare este foarte dens. Dacă se va menţine în acelaşi ritm şi la noapte, vom avea de furcă. Este interesant de ţinut un calendar diurn şi lunar al vântului, lucru posibil atunci când vor naviga în aceste mări foarte multe iahturi româneşti şi când skipperii lor se vor osteni să înţeleagă rostul unei asemenea răbdurii strângeri de date meteo. La 15.10 se ridică o briză cu tendinţa de a se roti spre N.NE. Viteză prea

mică pentru a debloca lochul. Navigând în vederea coastei, necazurile făcute de loch se corectează uşor. Dar la mare liberă? Mă tem că estima iahtului va fi mereu în urma punctului real. Cu puţină oboseală în plus, urmărind riguros cu ceasul blocările şi deblocările, s-ar reduce simţitor această eroare obiectivă. Există trei alternative ale planului de drum, odată ajunşi la traversul insulei Marmara. Una, cea mai dificilă, dar şi cea mai rapidă, să ţinem drumul vapoarelor cu toate riscurile aferente, cerând echipajului o vigilenţă încordată, mai ales noaptea. A doua, să ţinem un drum paralel cu al vapoarelor, fie între acesta şi coasta europeană, fie spre largul mării, având ca punct de aterizare insula Sivriada, la câteva mile de gura Bosforului. A treia variantă ar fi un drum în vederea coastei Asiei Mici, mai lung cu 20 sau 30 de mile, oferind mai multă siguranţă faţă de trafic şi avantajul contracurentului până la epava marelui nostru petrolier *Independenţa.* Skipperul se hotărăşte să aleagă varianta cea mai favorabilă oferită de vânt şi mare, la ora când va avea insula Marmara în travers.

Deocamdată ne obosim în volte scurte, executate în contracurent. Linia de demarcaţie între curentul puternic care coboară spre partea îngustă a strâmtorii şi contracurent este marcată vizibil de valuri mici şi de un fel de dâră vagă de culoare, un altfel de albastru, perceptibil ochiului atent şi cu oarecare experienţă. Skipperul urmăreşte cu umor negru, umorul şi mai negru al vântului. Cât am urcat strâmtoarea cu motorul şi randa a bătut jovial, dându-ne un ajutor substanţial. Cum am trecut la navigaţia cu vele, cum a început să facă nazuri, punându-ne răbdarea la încercare. La 16.30 bate din NNE cu 3m/s. La 16.45 cade şi se ridică la 17.15, abia adiind din NE, ca la ora 18.00 să aibă 2 m/s din NE, ceea ce înseamnă că-l avem din tribord, un cart dinaintea traversului, tocmai bun să dublăm coasta europeană, renunţând la volte. La ora 18.00 musul preia cartul pentru a-i îngădui skipperului două ore de somn. După regula ştiută, vântul are tendinţa de a se întări spre seară. Direcţia din care bate este constantă: NE. Punctul estimat-observat ne situează la 1 milă în sudul capului Doganaslan, ceea ce înseamnă că am urcat 8 mile de la Gelibolu, în 8 ore de marş, parcurgând în volte aproape 18 mile marine. Straşnic ştiu veliştii să-şi dubleze şi tripleze eforturile, să-şi lungească croazierele şi să-şi ronţăie timpul. Facem împreună volta spre a evita epava de la cap Doganaslan. Odihna skipperului este doar un eufemism. La 19.05 se face volta număr 9. Şi se pune prova pe capul Inceburun, de unde se va lua un drum compas de 70° pentru a ateriza pe insula Hayrsâzada.

Traversăm drumul vapoarelor în amurg, ferindu-ne abil din calea monştrilor metalici. O navă de război ne pune probleme, până-i trecem prin pupa. Este un slalom la care stăm amândoi în cockpit, cu scăfârliile pe rulmenţi şi ochi de melc. Simţim că trăim, că nimic nu este monoton în navigaţia cu vele, că nervii ne zbârnâie şi că pierdem

foarte puţin din umorul nostru cotidian. Starea de exaltare velistică şi de abilitate în pilotajul: „unde-i vaporul, nu e vaporul, păzea că vine vaporul, dă-i semnale optice cu ghiotura; strânge vântul; slăbeşte focul, strânge 'focul" — ţine până spre orele 23,15, când iscat brusc din pântecele nopţii, un cargo cu prova până-n stele, vine grămadă pe noi. Musul fusese lăsat liber de la manevră, spre a aţipi cât l-or lăsa vapoarele. Ivirea unui cargo rapid în apropierea
Iahtului, noaptea, are ceva de coşmar. Ieşit mult din drumul navelor, cargoul se duce undeva, spre un port din Asia Mică. Luminile lui albe se proiectaseră pe cerul înstelat, cea verde se văzuse un timp pe drumul obişnuit, şi dintr-odată…

— Vără-i lanterna în ochi, a strigat skipperul, arnorsând volta care să scoată iahtul de sub etrava monstrului.

Musul ajunge în cockpit buimăcit, atunci când cargoul ne dublează mult sub un sfert de cablu. Prea târziu pentru a-l mai avertiza. Duduitul maşinii ne bate în creier piroane de foc.

— Nu se mai poate aşa, constată skipperul, ca şi când această lipsă de lumină la bord n-ar fi fost integral vina lui… Scoate lămpaşul şi agaţă-l unde ştii.

Apare felinarul de vânt (de căruţă, bineînţeles!), Puiu îl meştereşte, îl aprinde şi, tot căutându-i locul, se hotărăşte să-l fixeze pe roof, înaintea catargului. în clipa când am avut lumina aceea albă şi fâlfâitoare, gata să se stingă din clipă în clipă, luminând palid o parte din vele, am existat în noapte. Până atunci n-am existat. Pentru niciun timonier de cart şi pentru niciun ofiţer de cart. Semnalele noastre luminoase date mereu în situaţii limită nu au fost o soluţie. Soluţia este felinarul de vânt. Reacţia la nave este imediată. O şalupă de pasageri, care străbate pe-aproape prin eşapamentul îmbâcsit, se îndepărtează imediat de noi. Navele mai apropiate, urcând spre Marmara, iau din cârmă. Skipperul urmăreşte cu satisfacţie reacţia navelor. Este bine aşa. Este excelent aşa. Starea de tensiune scade la jumătate. Bietul lămpaş de căruţă primeşte o creastă de val prinsă greşit cu etrava, pâlpâie o clipă în agonie, după care îşi revine, afumând sticla de ciudă. Noaptea se scurge lent, cu carturi mult mai puţin tensionate, navigând în zona mai puţin frecventată dinspre coasta anatoliană. în zori marea este de gradul 3, vântul bate din NE cu 4 m/s şi în prova avem o flotilă de pescuit, alcătuită din bărci cu motoare Diesel, care hăcuie apele strâmtorii, luându-şi partea leului din bancurile de peşti care urcă spre Marea Neagră. Dublăm flotila prin larg. Dimineaţa este rece, cerul albăstriu-verzui în care se conturează cu tuşe generoase conturul aspru al înălţimilor de pe coastă, acum familiare şi cunoscute.

Miercuri 7 iulie o zi clementă şi binevoitoare. Din pupa ne dublează vedeta de patrulare V 1225 pe care-o salutăm regulamentar şi care ne răspunde amical. Se pare că urmăreşte un mineralier. Sare

din nou siguranţa de la sania pisicii ghiului, o gioarsă. Abia recuperez rola rămasă.

Vântul de NNE nu este tocmai vântul de care avem nevoie, obligându-ne iarăşi la volte, bordul în care vântul refuză fiind foarte dur şi zgâlţâitor. La 07.40 skipperul ia două relevmente compas simultane la farul de pe capul Inceburun şi Sarkoy, stabilind că se află în punctul de coordonate φe = 40°31'5"N şi λe = 27°13' E; că până la insula Hayrsâzada mai sunt 16 mile şi că vântul dă pe 120°, lucru nefolositor şi obositor. Joaca de-a voltele, pe urmă un drum de 20°, ne scoate din partea largă a strâmtorii Dardanele, astfel încât la ora 14.15, după ce schimbăm focul de drum cu genovezul 2 şi genovezul 2 cu genovezul 1, încercând să prindem cea mai uşoară boare, rămânem în derivă la sud de farul, Aoşkoy, în patul curentului care încearcă să ne ducă înapoi în Dardanele. Exact ora şi locul în care am trăit aceeaşi stare în anul 1980, executând aceleaşi manevre de vele, ceea ce înseamnă că în calendarul temperaturilor, presiunilor şi al regimului vânturilor, există cicluri care se repetă anual, cu o regularitate notabilă. Observaţia se va completa cu date care întăresc convingerea skipperului că Marea Marmara este o mare a unor constante favorabile croazierei, cu vele. Ceea ce stârneşte interesul este cvasiidentitatea condiţiilor de navigaţie. în 1980, tot în iulie 15 şi în acest loc şi la această oră (era o marţi) cum am mai spus, aceeaşi manevră de focuri, pe aceeaşi mare de lapislazuli, în acelaşi calm plat. După care calm plat, seara, a izbucnit furtuna. Să vedem dacă şi acest calendar va fi respectat. Deocamdată cerul nu dă niciun semn neliniştitor. Puiu îşi aprinde furnalul, găteşte prânzul, apoi coase genovezul 2. Trândăvim arşi de un soare crâncen. Ne învârtim să ne prindem cârma între coasta europeană şi insulele Hayrsâzada şi Marmara, chiar în mijlocul drumului vapoarelor, care ne dublează când într-un bord, când în celălalt. Urmăresc rotirea vântului spre N. Puiu face cusături trainice, folosind skipperul drept ucenic responsabil cu întinsul şi ţinutul velei. La 15.50 vântul bate din nord curat cu 2 m/s, ceea ce este excelent. Lochul blocat se deblochează şi ţăcăne leneş indicând o viteză de 2 noduri. Se impune prima varianta a planului de drum. Să punem prova pe Istanbul, ţinându-ne pe chiar drumul navelor, cu atât mai mult cu cât avem felinar de vânt şi-l utilizăm cu succes. După ce-a cusut genovezui 2, Puiu alimentează felinarul şi lanternele cu acumlator. La 17.10 vântul saltă la 3-4 m/s.

Este **o** mare divină, pregătirea iahtului pentru navigaţia de noapte a luat sfârşit, echipajul stă în cockpit şi ascultă muzică. În prova apare silueta elansată a unei nave care se apropie cu viteză. Recunoaştem formele şi desenul navelor româneşti. Distingem numele navei: *Polar X.* Nu se ştie de ce, ne invadează o emoţie bruscă, ca şi când am fi lipsit de-acasă ani de zile. Suntem prea sentimentali. Puiu aduce

pavilionul de la baston şi-l flutură frenetic în vânt. *Polar X* este la trei-patru Cabluri de noi. Animaţie pe comandă. Animaţie pe punţile pline. Semne de bun rămas. Şi, superb, sfâşietor, sunetul sirenei care ne răspunde la salut.

Este întâia oară după întâlnirea festivă cu nava-şcoală *Mircea* din rada Constanţa, când o navă românească răspunde atât de solemn iahtului *Hai-Hui 2.* Bucurie la bord şi emoţie gâtuită spre a nu mototoli morga. Ura! Pentru *Polar X.* Să aibă parte de mare bună şi de voiaj plăcut. Bun cart înainte, *Polar X*! Şi comandantului tău o caldă şi prietenească strângere de mână.

Abia se topeşte la orizont *Polar X* şi din pupa ne dublează altă navă românească: *Rovinari.* Suntem ca acasă. Iarăşi semne cu pavilionul fluturat… Iarăşi cascheta agitată în fel şi chip. Câte bordeie, atâtea obiceie. Rovi*nari tre*ce mahmur. Pe comandă nu iese nici măcar ofiţerul de cart. Entuziasmul nostru se pleoşteşte. Noroc că mai păstrăm în noi, cald şi încurajator, salutul lui *Polar X.*

Noaptea ne prinde aproape de Hayrsâzada, unde ne-a derivat curentul. Ascultăm Beethoven la radio Bucureşti. Cerul este de un ocru palid. Apar constelaţiile. Prin strunga dintre cele două insule se văd luminile din arhipelagul Paşalimani. Navele rămân în babord. Un curent stupid ne antrenează spre stânci. Nu avem prea multă benzină şi deocamdată ne rotim după cârmă, la două cabluri de coasta neagră, mătăhăloasă şi inospitalieră. Puiu aprinde felinarul de vânt şi are o idee straşnică. Îl amarează pe roof, în bordul din vânt. Lumina se vede incomparabil mai bine şi pe 360°, ceea ce corespunde regulilor prevăzute în R.I.P.P.A.M. Pentru un iaht de 7 metri. Rezultatul este de-a dreptul încântător. Navele ne dublează, ocolindu-ne net.

Skipperul constată existenţa unui curent circular, pe toată coasta de nord a insulei Marmara. Briza slabă din nord nu este capabilă să scoată iahtul din acest anafor lent şi sâcâitor. Toată noaptea facem rondouri stupide în apropierea insulei Marmara. Auzim limpede strigătele muncitorilor, hârâitul unei maşinării, plescăitul valurilor izbind stâncile. O noapte superbă şi stupidă, numai în măsura, şi mai stupidă în care ne reglăm viaţa după cronometru. Suntem robii propriei noastre profesii, propriilor noastre preocupări, propriului nostru sistem de a acordă individul la social. Nu putem saluta socialul pentru un an, or pentru doi ani, pe care să ni-i dăruim unui vis sau unei cutezanţe. Ne-am funcţionarizat până-n măduvă. Carturile se rotesc normal. Vegetăm. Sau încercăm să înţelegem noaptea, ceea ce nu este tot una.

Joi 8 iulie nu schimbă cu nimic echilibrul presiunilor. Notabil este faptul că acel curent circular ne poartă lent spre capătul estic al insulei, nu-l depăşeşte şi de acolo ne duce spre nord. Adică spre Europa. Vedem perfect vârfurile munţilor Tekirdag în Europa şi pe cei zimţaţi ai

peninsulei Kapidagi în Asia. În cartul lui din zori, Puiu dublează insula. Se constată efectul perturbator al gurilor de văi, care creează zone turbionare pe mare, contracarând efectul brizelor slabe. La ora 06.15 constatăm că în 17 ore am parcurs o distanţă de 15 mile. Să nu zică cineva că pe mare nu-ţi trebuie rezerve masive de răbdare. La ora 05.40 vine la pintenare din pupa, cu toată viteza, nava de pasageri *Ankara.* Atât de netulburată, atât de agresivă, atât de constantă pe direcţie, încât Puiu se precipită la motor, îi smulge capacul şi probabil nevoind să rugineasc pe fundul mării, bravul nostru „Veterok“ o ia din loc la prima sfoară. *Ankara* trece în trombă pe lângă noi, hâţânându-ne pe valurile de siaj. Curentul ne întoarce la insulă. Vânt nul. La 06.40 vântul începe să adia din ESE, aducând de la insula Marmara valuri de arome biblice: răşină de pin. Peste o oră suntem în aceeaşi situaţie, în afara unui alt condiment care se adaugă curentului: vântul joacă, obosind greementul. Skipperul încearcă tot. Felul de formule spre a ieşi de sub ecranul înalt al coastei. Se strânge genovezul 1 pe strai şi se guvernează doar cu randa, godilând puternic cu cârma; se întinde genovezul, se imploră Poseidon şi, la rigoare, i se zice una de la obraz. Nimic. Vorba turcului: Yok! Chestiunea ţine până la ora 10.10 când se ridică o briză de la est care ajunge repede la 3 m/s, dar n-are respiraţie, căzând la 13.05, cartul skipperului. Şi bucuria lui. Se pare că aparteurile skipperului îşi fac efectul, când la ora 14.15 se ridică un vânt de SSV., adică din pupa. Puiu sare la prova, schimbă genovezul 1 cu genovezul 2 cusut meticulos ieri, îl tangonează şi, cu velele în foarfecă, iată-ne stăpâni pe o viteză de 3 noduri. Bucuria ţine până la ora 16.30 când vântul cade. Aruncând cocoloaşe de hârtie în mare, skipperul constată că se află în plin curent, că acest curent are o viteză de cel puţin 1,5 noduri şi că iahtul este dus în derivă spre insula Marmara. Plin de electricitate, notează în „Caietul de cart“: „Cred că nu mi s-a întâmplat în nicio croazieră o asemenea batjocură”. Prinde un răsuflet muribund şi ajunge dincolo de zona de demarcaţie dintre curent şi contracurent. Ca să scape de păcate şi de produsele glandelor sudoripare, face o baie crâncenă la prova, frecându-şi nudul cu buretele, săpunindu-l cu săpunul ieftin care face spumă cu apa de mare, sperând că, la aflarea calităţilor iui marine, producătorii nu-i vor schimba ambalajul şi preţul.

Ca nou-născut şi rozbombon, îşi ia cartul în primire, exact când se prezintă din pupa un vânt agresiv, având vizibil gânduri mari. Cu velele în foarfecă, *Hai Hui 2* fuge cu 4 noduri la ora 17.05. Ţinem un drum compas de 80°, adică direct pe gura Bosforului. Nu tu derivă, nu tu rafale, navigaţie de zile mari cu genovezul tangonat şi randa filată până-n sart în bordul opus. La 20.30 skipperul se echipează de noapte şi furtună. Apar nori cirrostraţi, cerul este roşu murdar, soarele roşu. Iată şi cohortele de stratocumulus. Vin repede, invadând cerul din

VNV. Skipperul notează în „Caietul de cart“: „Prevăd o întărire a vântului şi poate furtună în următoarele 6-12 ore“. Previziune cu marja prea largă, după cum se va vedea.

Musul alimentează felinarul de vânt şi-i lustruieşte sticla. Rana din palmă i s-a închis. Ştiu că-l doare, dar, nefiind la pension, răbdăm. La 20.35 se coboară de la post genovezul 2 şi se armează, ridicându-se la post, focul de drum. Noaptea nu se poartă genovezele nici în calm plat. Vântul se întăreşte. La verticala iahtului trec învălmăşindu-se alto-cumulus. Vântul se roteşte rapid spre NNE, ajungând la 8 m/s, ceea ce dă pe loch o viteză de 5 noduri. La ora 21.00 vântul atinge 12 m/s apoi 14 m/s. Iahtul ţâşneşte din inerţie. 8 noduri pe loch. Excelent. Previziunea skipperului se adevereşte mai repede decât se aştepta. Se repetă identic noaptea de 15 pe 16 iulie 1980. Identic în ceea ce privesc condiţiile atmosferice, cu singura deosebire că furtuna a venit atunci ceva mai din nord. Desigur, condiţiile bordului sunt astăzi cu totul altele. Şi în ceea ce priveşte pregătirea iahtului şi în ceea ce ţine de echipaj.

Deci, să ne pregătim de furtună.

Musul aprinde felinarul de vânt şi-l fixează pe roof, în babord.

Întunericul este opac, dens, noaptea poate fi recepţionată şi sub specia halucinantului. Obligaţia esenţială a skipperului este să se detaşeze de sfera emoţionalului şi să ia lucrurile sub aspectul lor firesc, raportându-le mereu la posibilităţile iahtului şi ale echipajului. Avem murele în babord, valurile care nâ înconjoară cu spuma albă a berbecilor ne vin dinapoia traversului, lumina felinarului agitată de vânt dă iahtului un aspect spectral şi, pentru că vine direct în ochi, stânjenind observarea mării şi citirea compasului, improvizăm mijloace de a o ecrana. La început Puiu ţine cotul pe roof. Apoi când cartul în doi nu se justifică, vârâm între felinar şi marginea roof-ului o pernă din plastic. La orele 22.15 trimit musul la odihnă. *Hai-Hui 2* îşi demonstrează din nou excelentele lui calităţi nautice. Face surf cu o plăcere vădită, fără să ambarce apă, este maneabil şi sensibil la cârmă, echilibrat şi deosebit de stabil. Este adevărat, nu ţine drumul fără timonier, chiar dacă i se amarează echea, lucru care complică viaţa la bord solicitând o permanenţă la eche, obosind echipajul şi anulând ideea de navigaţie solitară. Pe de altă parte, acest defect este compensat prin sporul de siguranţă a navigaţiei, asigurat de timonier.

Din observaţiile notate sârguincios în „Caietele de cart“ ale croazierelor cu *Hai-Hui 2,* se poate trage concluzia că în Marea Marmara zilele de calm plat sunt puţine şi că vântul se întăreşte îndeosebi spre seară, atingând forţa 5—6 sau chiar 7 spre prima jumătate a nopţii, după care are tendinţa să scadă până la forţa 3-4, ca după răsăritul soarelui să rămână la forţa 3.

Avusesem parte de calm plat în ultimile 24 de ore, rotitul după

coadă în zona turbionară a insulei Marmara ne obosise destul, punându-ne nervii la încercare şi făcându-ne să înţelegem că nu ne-am integrat perfect marilor ritmuri ale naturii, aducând pe mare stupida grabă şi mai stupida tendinţă a goanei contra cronometru care ne iroseşte viaţa, zăbrelind-o între gratiile orelor, mai dure decât gratiile puşcăriilor.

Iată că mama natură ne satisface foamea dementă de goană, viciul şi malformaţia secolului. Ţinând un drum compas de 85°, skipperul slăbeşte randa, până când reduce înclinarea prea accentuată care modifică 'echilibrul iahtului şi, cercetând marea pe cele 360° ale orizontului, îşi face propriul lui punct interior. Navele sunt pretutindeni în jurul iahtului, venind din pupa sau din prova, dar dublându-l prudent, cel mai târziu de la două cabluri distanţă. Deci, lumina se vede bine, lucru care elimină starea de teroare şi tensiune de până acum. Atunci când vreo navă devine prea insistentă, skipperul emite semnale luminoase date cu lanterna, lucru care ajută vizibil la identificarea iahtului. Până la acest ceas de noapte şi de furtună, croaziera a fost o reuşită. O reuşită tehnică, o reuşită sportivă; dar mai ales una morală, dovedind că factorul cheie al croazierei cu vele este echipajul. Că mecanismul interior care guvernează un echipaj eficient este supunerea lui la exigenţele rolurilor de echipaj şi armonizarea fiecărui rol cu nevoile ansamblului. Că scopul strategic se atinge prin rezolvarea succesivă a problemelor tactice previzibile şi imprevizibile şi că factorul decisiv al victoriei este factorul moral şi compatibilitatea caracterelor. Ca să-i radă barba de clasic pe care skipperul o şi simte năpădindu-i obrazul, iată că se întâmplă un amestec şi o înghesuială de nave demnă de umorul negru al acestei nopţi deşucheate, care, aşa cum este, ne aduce acasă cu 8 noduri pe loch, ceea ce ar face în 10 ore frumuşica sumă de 80 mile marine, adică mai mult decât avem nevoie spre a ne vedea legaţi la geamandura prietenului nostru, venerabilul Riza Vural din Bebek. Mai întâi apare o navă mică, probabil un caic venind de la Istanbul, care se bâţâie lamentabil pe valuri şi care, imperturbabil, ne taie prova exact în punctul unde drumurile noastre s-ar întâlni. Mai apoi apar în pupa babord un grup de trei nave, una în siajul alteia, în vreme ce alte două nave, tot eşalonate în adâncime, evident mai rapide, le dublează pe cele trei, venind direct în pupa noastră. Şi ca să încheie acest carusel de lumini de drum punctând noaptea biciuită amarnic de vânt, o altă navă, venind din Asia Mică, ne taie prova, ducându-se probabil la Tekirdag. Skipperul are brusc senzaţia vânatului încolţit de hăitaşi şi vânători. A vânatului mare, feroce, a carnasierului. Pentru că, dispunând de viteză, skipperul nu este de data asta pe post de victimă şi orice fatalism se exclude. Ca să fie liber pe mişcări şi observaţie, skipperul taie cu glasul lui dur, dulcele somn al musului, scoţându-l din scutece în

vâjâiala de-afară. Cercul s-a închis, avându-l la centru pe *Hai-Hui 2.* Caicul mizerabil din prova este manevrat rapid, trecându-i-se prin pupa. Navei diii fruntea grupului de trei, musul îi scoate ochii cu lanterna, drept pentru care ne trece foarte aproape prin babord. Grupul de două se află sub un cablu în tribord. Nava rapidă din frunte aprinde proiectorul, fixându-l pe noi. Iahtul este brusc smuls întunericului şi scăldat într-o baie de lumină tăioasă. Pe deplin lămuriţi, cei de pe navă slăbesc cârma şi ne dublează prin tribord, în vreme ce ultima navă din grupul celor trei ne prinde la rându-i în lumina proiectorului. Să sperăm că navele şi-au comunicat impresiile despre *Hai-Hui 2* prin radio-telefon, poate au ironizat felinarul nostru de vânt şi comentariile lor au fost recepţionate şi de alte nave, prevenindu-le astfel de prezenţa noastră. Cum nu se mai văd decât luminile albe din pupa celor care se duc spre Istanbul, cum doar o singură navă ne arată lumina roşie din babord, -undeva pe orizont, skipperul vrea să doarmă măcar o oră, instalându-l pe mus la eche. Abia se prăbuşeşte în somnul acela de veghe, prin care simte cea mai neînsemnată schimbare de drum, cea mai uşoară înclinare dincolo de cea acceptată şi înregistrată la culcare de memoria lui adâncă, când este chemat la eche.

— S-a întărit vântul, spune musul… Auziţi cum trepidează lestul.

Ce s-a întâmplat în ordinea matematică a forţelor cu care iahtul răspunde solicitărilor vântului şi mării? Bandat mult în tribord, făcând surf cu indicatorul lochului bătând spre 10 noduri, *Hai-Hui 2* are o asietă departe de chila dreaptă. Lestul vibrează puternic, făcând să trepideze corpul şi catargul. Matiselile lui don' Sandu ţin. Catargul refăcut de Iacob ţine fără-ndoială. Să sperăm că vor ţine şi buloanele de bronz prin care este prinsă chila fixă, că nu s-au forfecat când *Hcii-Hui 2* s-a bălăngănit toată noaptea pe chila înfiptă în pragurile de nisip de la cap Karakova şi că vibraţia asta puternică nu le va reteza, făcându-ne să ne dăm tumba tocmai acum.

Deocamdată slăbim uşor randa şi să vedem dacă skipperul este destul de obosit ca să poată dormi în cockpit. Este un fel de exerciţiu pregătitor, pentru a reuşi sigur, într-o şcoală superioară de fachiri. Asigurat cu centura de siguranţă, cocârjat, gheboşat, serpentinizat, cu lemnul punţii netezindu-i vertebrele şi eventualele lor excrescenţe, skipperul dă dovada vinui zel excesiv, temperat de primul deferlant care se sparge în capul lui sagace… Voise să folosească stratagema pentru a-l lăsa la eche pe mus, obişnuindu-l să guverneze iahtul pe orice vreme. Exerciţiul pedagogic ia sfârşit. Musul este trimis la culcare. Vântul atinge diapazonul cel mai înalt spre orele 01.45, după care scade progresiv şi se stabileşte la 12 m/s. Când deasupra munţilor Asiei Mici se arată o dungă subţire de un verzui diafan şi drumul iahtului este interceptat de cel dintâi avion cu reacţie care face manevra de a se înscrie în sistemul de aterizare, skipperul ştie că are

în prova babord, la aproximativ 20 de mile, aeroportul internaţional Yeşilkoy. Drept pentru care musul preia cartul şi onorabilul coboară în cabină spre cele legale şi mult aşteptate.

Sâmbătă 9 iulie la orele 06 am schimbat de drum spre coasta europeană, în aşa fel încât s-o întâlnim la Yeşilkoy. Răsăritul a prevestit vânt. Îl avem. Tăiem drumul vapoarelor, dublând prin pupa un mineralier uriaş sub pavilion liberian. Un iaht turcesc se duce spre Gelibolu. Ne încrucişăm şi ne salutăm cordial. Bosul de-acolo are echipaj plătit. Se vede marinarul trebăluind la prova. Marea este oţelie, acoperită de spumă. Valurile sunt pline de bule de aer. Cerul acoperit cu nori lenticulari. Zi de ajuns la Istanbul, de care ne despart încă 30 de mile, Vântul se menţine din NNE cu 5 m/s. Lochul totalizează 3280,5 mile marine la ora 03,15. Când ajungem la două mile de coastă, vedem rafala care vine spre noi cu viteză. Mai întâi, fumul unei fabrici de la uscat se culcă brusc şi se spulberă. Apoi, spuma valurilor este smulsă şi vârtejuri ciudate se rostogolesc de la coastă spre noi, pe o lăţime de câteva cabluri, ca şi când o baterie nevăzută de tuburi Venturi şi-ar fi reglat tirul pe iaht. Skipperul ia scota randei la mână şi primeşte rafala cu o jubilaţiune greu de ascuns. Indicatorul lochului sare la 10 noduri, maximum ce poate înregistra. Surf. Rafala se duce spre larg. De la coastă, mai din prova, vine altă rafală. Aceeaşi manevră. Acelaşi salt spre Yeşilkoy, al cărui turn de control şi dirijare îşi luceşte geamlâcul pe coastă. Fenomenul nu se poate tălmăci decât prin efectul de horn al văilor. Din rafală în rafală şi din voltă în voltă dublăm Yeşilkoy spre orele 12.00 şi ne apropiem joviali de rada portului. Vedem în prova tribord insula Sivriada. Vântul continuă să bată în rafale de forţa 5—6.

Este timpul să stabilim un plan de manevră pentru a ajunge fără motor la farul care marchează intrarea în Bosfor. Vântul bate direct din prova. Sunt două alternative: să urcăm cu el dinaintea traversului până în contracurentul de pe coasta asiatică, sau să încercăm volte scurte printre vapoarele din radă, până la traversul portului pescăresc Kumkapi. Musul semnalează prezenţa unor iahturi care zburdă în volte în largul golfului Moda, pe coasta asiatică. Înseamnă că relieful coastei a deviat vântul şi cum urcă iahturile acelea în vânt, vom urca şi noi. Îmi aduc aminte că la şedinţa solemnă a secţiei noastre de iahting de croazieră, cu participarea unor oficialităţi de marcă, se vorbise de Balcaniada de iahting care se va ţine aici, prin august, la care, în calitate de observatori, vor participa şi două iahturi de croazieră ale secţiei, pe lângă lotul de sportivi ai Federaţiei. Sportivii turci fac antrenament. Faptul se confirmă prin apariţia unei flotile de iahturi de cursă-croazieră, evoluând între insulele Sivriada şi Kânaliada. Velele albe pun pete romantice pe albastrul oţeliu al cerului. Dinspre Moda vine un iaht din stejar, un 11 metri de mare frumuseţe, care poartă

doar un genovez: dungi albe şi albastre, are la bord un echipaj elegant, îmbrăcat în alb, o femeie tânărăstă degajat pe cabină şi la prova, marinarul iahtului strânge parâmele. Iahtul ia drumul spre Dardanele. Spectacolul de graţie, forţă şi eleganţă pe care-l dă, ne încântă. Skipperul face două greşeli în acelaşi timp. Nu însumează viteza vântului la viteza curentului şi nu-şi dă seama că poartă încă genovezul doi. Rezultatul este o derivă de-a dreptul alarmantă, care duce iahtul aproape de Kânaliada. Bordul din care vântul dă nu este mai fericit. Deriva ne scoate spre pupa navei aleasă drept reper, dincolo de care navele stau la ancoră ciucure, mascându-ne velele şi obligându-ne să folosim motorul. Dacă este iahting, iahting să fie. Vom ajunge în Bosfor cu velele, chiar dacă... Nu ştiu ce ar urma după acest „chiar dacă“, decât la a patra voltă, când skipperul otrăvit de felul cum urcă în vânt iahturile turceşti, dă nas în nas cu genovezul.

— Ce dracul dracului caută genovezul aici? întreabă gata să-l înfulece pe mus, cu tonsura lui sferică cu tot.

Musul îl priveşte angelic şi ridică din umeri.

— Dumneavoastră l-aţi vrut, spune.

— Jos cu el, blestematul!

„Blestematul” care, ţinut de mus cu scotele la mână, ne urcase cu 10 noduri… Aşa da. Era şi timpul. Până acum sportivii turci or fi spus că ne amuzăm, privind regata. Dar regata s-a sfârşit şi iahturile urcă exact în vânt, cu tot echipajul agăţat pe bordul din vânt, cam 10 echipieri, cu ghidul strâns în ax, cu vele sensibile care par a îmbrăca vântul. Vin unul în siajul celuilalt, scot mustăţi de spumă de sub etrave şi-i produc skipperului o invidie neagră, care-i ulcerează ficatul.

Şi bravul *Hai-Hui 2* urcă acum în vânt, dar mai altfel, cu viteză mult mai mică şi sub un unghi incomparabil mai mare. Iahturi de performanţă, cu vele de performanţă şi cu echipaje de performanţă. Ne vedem de-ale noastre, cu atât mai mult cu cât alura adoptată şi focul de drum strâns chibzuit ne urcă vizibil spre gura Bosforului. Vântul se întăreşte până la 12 m/s. La ora 19 aterizăm pe coasta europeană, pe intrarea în portul pescăresc Kumkapî. Se coboară velele şi se porneşte motorul. Dublăm foarte aproape Kennedy Cadessi, capul Ahârkapî, vântul mozoleşte sălbatic coroanele platanilor, istanbulezii au ieşit la pescuit de pe străzile-cheu; dublăm farul, Moscheia Albastră şi Sfânta Sofia domină peisajul; tăiem Cornul de Aur, făcând slalomul ştiut printre zecile de vapoare, şalupe şi caice; ferim ferry-boat-ul care vine de la Port-Harem – ah, Port-Harem, loc de pătimire – apoi de la sudul palatului Dolmabachce, intrăm în contracurentul care uşurează munca regulată a motorului. Inserarea bântuită de vânt încenuşeşte Istanbulul, dându-i un aer igrasios şi mohorât. Asta până la feerica oră a aprinderii luminilor.

Motorul hărniceşte fără nicio şovăială. Şuvoiul de la cap Arnavutkioi

îl urcăm în contracurent, la o palmă de ştiutul debarcader. Cu toată viteza înainte răzbim în acvatoriul portului Bebek. Este ora 20.49 de minute, când executăm turul de port cu motorul la „încet, înainte”. Iată umbrela albastră a prietenului Riza Vural pliată pe lada sa de la debarcaderul pustiu. Luminile oraşului tremură gingaş pe Bosfor. Geamandura „noastră“ este liberă. Acostăm perfect la geamandură. Simţim cum curge oboseala din noi. Musul leagă randa pe ghiu.

— Te-ai scomportat ca un bărbat adevărat, spune skipperul cu nesuferitul lui ton de comandă… Te îmbrăţişez cu toată dragostea.

Şi, spre stupefacţia musului, îl şi îmbrăţişează.

— Poate după ce termini cu moşmondeala, ne faci şi ceva de mâncare, mârâie skipperul, ca nu cumva echipajul să simtă scotele prea moi şi să zburde neregulamentar.

ESCALA CONTRA CRONOMETRU

Duminică 10 iulie la orele 08.30 se observă animaţie la iahtul *Hai-Hui 2* şi o risipă nelegiuită de apă dulce. Echipajul se bărbiereşte, îşi aranjează ţinuta de oraş, se ferchezuieşte, hotărât să lase în siaj un potop de lacrimi femeieşti. Vremea haremurilor şi a cadânelor s-a aşternut în memoria Cornului de Aur, dar asta nu are nicio importanţă. Deocamdată se pregătesc atenţiile pentru bunii noştri prieteni Riza Vural şi Adem Karadeniz, Nu apucăm să-i invităm la bord, că bătrânii ne iau înainte şi ne oferă cadourile lor. Este doar Ramadanul. Adem Karadeniz ne face plinul de apă. Skipperul ştie că duminica există un fel de târguri-bâlci în Istanbul, unul din ele ţinându-se la poarta Topkapî. Vrea să descopere târgul de lângă Bazar. Supus la vot, programul escalei este adoptat în unanimitate. Adică o ieşire în oraş pentru a-l saluta, o raită prin acel teritoriu pestriţ şi lărmuitor al târgului duminical, întoarcerea la bord, pregătirea iahtului pentru marş şi la ora 15.00 plecarea din Bebek spre Tomis, via Büyukdere pentru vize.Torid.

Troleibuzul luat de la staţia terminus este suportabil. Coborâm la podul Galata, trecem Cornul de Aur şi ne lăsăm din nou pradă fluxului pitoresc al comerţului stradal, ca şi aventurilor lui mereu palpitante. Am învăţat, să vedem dincolo de aparenţe. Adică înţelegem de ce cutare vânzător improvizat de încălţăminte şi-a Întins marfa la adăpostul unui stâlp de afişaj, având în spate o stradelă care-i asigură retragerea în cazul apariţiei poliţiştilor, care sar agil din dubele lor venite val vârtej, după cum descifrăm dispozitivul tactic, cel de cercetare şi supraveghere întocmit de aceeaşi confrerie a ambulanţilor, dispozitiv cu rol dublu: să atragă clienţii şi să dea semnalul de alarmă la apariţia poliţiei.

Oraşul este invadat de ţăranii din împrejurimi, de locuitorii orăşelelor şi târgurilor satelit, ca şi de mulţimea soldaţilor învoiţi. Skipperul încercase cândva să-l organizeze croaziera istanbuleză folosind două planuri turistice: „Tourist plan of Istanbul" la o scară ţinută în secret şi *Istanbul,* pentru uzul turiştilor cunoscători ai limbii germane la scara 1:28.000.

Încercarea rămăsese fără rezultate notabile în orientarea de amănunt. Aşa că, încrezător în flerul lui de navigator, îşi conduce echipajul luând în consideraţie mulţimea de semne ale străzii: densitatea pe metru pătrat a negustorilor ambulanţi, densitatea şi direcţia fluxului pietonal, selectarea mirosurilor şi alte multe semne numai de el ştiute. Se face un rondou spre Sfânta Sofia şi Moscheea Albastră, sub soarele de plumb topit, pe străzile aproape pustii. Ici, colo, negustori al căror dever peste săptămână a fost mic, îşi ţin prăvăliile deschise, sperând într-o duminică fastă, care să le acopere

deficitul. Urcăm abrupt pe Babiali cadessi şi, virând pe lângă o moschee asupra numirii căreia cele două planuri nu sunt de acord, intrăm pe o uliţă a arămarilor, mai curând a negustorilor de ferotenii, de toate felurile şi de toate neamurile: de la vasele de cult din aramă bătută, ibrice şi filigene, la grătare pentru cenuşare şi colivii. Pe aici fluxul pietonal este dens şi în sens unic. Ne lăsăm antrenaţi de flux, evitând cârcaşii îndoiţi la 90°, purtând baloturi enorme pe samarele lor de lemn. Dublăm moscheia Mahmut paşa. Stradelele coboară una din alta în pantă abruptă. Sunt pavate cu piatră de râu. Rigola în care se deversează apele menajere este pe vălăul din piatră din mijlocul străzii. Ne aflăm în plin secol trecut. Aerul miroase greu, a igrasie, a pereţi roşi de mucegaiuri, a beciuri colcăind de şobolani. Zumzetul a mii de glasuri este sfâşiat la răstimpuri de strigătele salepgiilor şi bragagiilor. Stradela abruptă este pustie, dar presimţim mulţimile. Iată-le. Miracolul se înfăptuieşte după ce facem colţul. Nu se ştie ce edili pasionaţi de construcţia labirintică, ori poate numai întâmplarea, au înghesuit între Bazar, Poştă şi Moscheia Mahmut paşa o serie de stradele paralele, tăiate la capăt de o stradă-vad, stradele şi stradă-vad având prăvăliile deschise, stradele bântuite de o mulţime tălăzuitoare atât de compactă, încât orice încercare de a o străbate înseamnă cel puţin o aventură.

Aventură prea riscantă pentru timpul nostru drămuit. Se vând şi se cumpără tot ce mintea şi nevoile omului au inventat în decursul experienţei istorice; dar mai ales se vând şi se cumpără ţesături, îmbrăcăminte şi încălţăminte, începând cu basmaua şi terminând cu rochia de mireasă, sau micile uniforme pline de fireturi pentru băieţi. Este o larmă de iad. Năimitorii de clienţi strigă în disperare, în vana încercare de a-şi doborî concurenţii prin puterea plămânilor. Toate culorile pământului ţesute în mătăsării, imprimeuri şi pânzeturi, dau străzilor ponosite un aspect sărbătoresc. Risipa de culoare vorbind de un Orient fabulos este în contradicţie cu sobrietatea portului femeiesc. Nu avem nicio şansă să lăsăm un pârâu de lacrimi în siajul nostru. Femeile sunt timide, îmbrăcate în pardesie de culoarea nisipului, sau gri, cu năframe triste pe cap, sfioase, ţinându-şi bărbaţii de mână. Poartă pantofi negri cu tocul jos şi nu reprezintă decât un simulacru de minoritate. Majoritatea zdrobitoare o alcătuiesc bărbaţii. Dealtfel ei şi fac zarva asurzitoare, concurând o piaţă cu o mie de precupeţe. Nu este nici târg, nici bâlci, nici piaţă. Câte ceva din toate, plus patima sonoră a neguţătorilor, plus pitorescul mărfurilor, plus zăduful şi mirosurile amestecate, plus sentimentul acut al întâlnirii cu una din faţetele esenţiale ale Orientului.

Ne lăsăm în derivă şi curentul ne scoate la Poştă.

Ca să înţelegi, trebuie să participi. Adică să întrebi de marfa cea mai năstruşnică, s-o cântăreşti în mână, s-o pipăi, s-o adulmeci, s-o

încerci în dinţi dacă este cazul, să-ţi regizezi pantomima: regret, dezamăgire că n-ai găsit tocmai ce căutai, dar că nici ce-ai găsit nu *eşte* de lepădat, apoi o pauză de sens, apoi o consultare misterioasă cu echipajul, apoi, întrebarea de rigoare: *Tas para,* apoi mânia la auzul preţului, plecarea demonstrativă, revenirea la chemarea negustorului care te întreabă el ce oferi şi de la capăt. Ce plăcere poate să-ţi aducă un lucru cumpărat la preţ fix, fără să-i acorzi nicio atenţie în afară de atenţia cuvenită utilităţii lui?! Doar lucrul acela poartă numele unei firme, pe al unui meşteşugar, munca şi calificarea trebuiesc apreciate, cântărite, comparate cu ale altor lucruri asemănătoare, abia apoi preţuite… O lume plină de farmec, a cărei viabilitate se confirmă sau se infirmă de către viaţă şi mai puţin de către ideile preconcepute, stabilite în cabinet.

Autobuzul tixit ne duce la Bebek. Lume modestă de duminică. Lumea nemodestă am văzut-o pe iahturile somptuoase coborând spre Egeea. Sau navigând spre arhipelagul Prinkipo.

La ora 13.30 se face revizia iahtului şi alimentarea rezervorului de benzină, după care musul oferă echipajului un dejun oficial cu. Ocazia plecării din Istanbul. Vaporul de pasageri cu maşinile folosind combustibili solizi ţine să pigmenteze dejunul cu fumul lui gros şi insalubru, asezonând fumigaţia cu valuri de siaj capabile să împroaşte conţinutul unui vas etanş, punând în dificultate graţia cu care echipajul îşi consumă supa „din pachet”. Se spală vasele, se adoptă ţinuta de marş şi la ora 15.00 Riza Vural şi Adem Karadeniz molează barbetele prova şi pupa. Lochul totalizează 3315,3 mile marine. „Veterok“-ul funcţionează excelent. Cei doi bătrâni ne fac semne amicale. Lăsăm în pupa portul de iahting Bebek.

URCĂM BOSFORUL CU MOTORUL ŞI RANDA

Pilotajul iahtului pe Bosforul duminical înseamnă virtuozitate şi atenţie. Cu toată criza de combustibil, tot ce are motor, de la papucul zburător la cabinecruizerul familial, somptuos, cu punţile pline de invitaţi, de la şalupele de pasageri la bărcile pescăreşti cu Diesele mici, de la bărcile pneumatice tip *Zodiac* la iahturile cu vele brăzdează strâmtoarea în toate sensurile şi în toate alurile. Coasta europeană – cheu, trotuar şi stradă – este înţesată de pescari. Ştrandurile sunt pline. Puhoaie umane au cotropit terasele cafenelelor şi restaurantelor aflate pe mal. în grădinile-terase-ştrand ale vilelor, gazdele au musafiri. Se face plajă. Se face baie în Bosfor. Se pleacă de la micile debarcadere personale cu bărci de toate felurile. Se pescuieşte. Duminica, zi de odihnă şi de distracţie, găseşte în Bosfor un partener generos. Desigur, skipperului îi scapă desenul general şi particular al

detentei economice vizibile de la an la an, raportul acestuia cu inflaţia, al inflaţiei cu salariile, al salariilor cu preţurile, nu ştie dacă megapolisul este chiar soluţia cea mai fericită a dezvoltării, nu ştie nimic despre felul specific în care interacţiunea raţionălizare-inovaţie-productivitate se manifestă aici, nici despre efectele şi repercusiunile crizei energetice mondiale, iahtul nu este tocmai cel mai eficient instrument de a diagnostica o lume specifică, dar ceea ce se vede este semnul neîndoios al unei opulenţe locale, al unui mod de viaţă în care munca săptămânală îşi găseşte echilibrul în ziua de repaus, petrecută în abundenţa tuturor componentelor confortului şi bunei stări. Se simte că este duminică. Numai climatul festiv, degajat şi opulent este suficient pentru a reconforta. Iată, oamenii ştiu să petreacă. Iată, skipperul dublează cu grijă bărci în care familii compacte, mama, tatăl, copiii, se dedau cu o seriozitate totală plăcerii de a pescui stavrizi.

La 15.15 se ridică randa. Viteza pe loch: 7 noduri. Tăiem Bosforul în volte lungi, de la o coastă la alta, trecând prin pupa navelor care vin din Marea Neagră sau se duc spre ea. N-am curăţat carburatorul şi impurităţi nedetectateîl înfundă. Atunci skipperul urcă numai cu randa, mai corect menţine iahtul pe drum numai cu randa, în vreme ce Puiu trage câteva sfori şi motorul îşi reia mersul normal. La travers de Emirgan ne ajunge din pupa un 9 metri navigând cu motorul**.** Văzând că ridicăm şi focul, stopează motorul şi ridică velele. Realizează performanţe mai bune decât *Hai-Hui 2.* Urcă în vânt cu cel puţin 15°—20° mai strâns decât noi şi în viteză câştigă 2 noduri. Construcţia industrială, în şantier naval specializat, îşi spune cuvântul faţă de cea amatoristică. Intre cap Kioibasi şi lumina Tarabia ne luptăm cu vântul din prova, coborând focul şi strângând ghiul în ax. La Tarabia, ramura principală a curentului bate cu putere în coasta europeană, transformându-se într-un şuvoi care ne ţine aproape pe loc, derivându-ne spre stânci. O variantă cu mai puţină tensiune ar fi fost o traversadă cap Kioibasi-cap Selvi pe coasta anatoliană, de aici cu contracurentul până la baliza de nord a bancului Umureri, de unde să fi revenit pe coasta europeană, acostând la Buyiikdere. Drum ocolitor, dar confortabil. Preferăm să luptăm împotriva curentului, ajutaţi substanţial de randă. După ce-l învingem, traversarea golfului Buyiikdere este o plăcere. La ora 17.20 acostăm la şalupa vămii de la cheul căpităniei Büyükdere. Puiu îşi ia servieta cu actele şi sare pe debarcaderul din scânduri, care la penultima croazieră i-a întins skipperului o capcană menită să-i mototolească morga şi să-i rupă piciorul. Vântul bate din Nord cu 6 metri pe secundă. La ora 18.00, record al recordurilor, ne dezlegăm de la şalupa vămii. Fiind în tranzit, nu avem nevoie de vize. Motorul porneşte prompt. De cum lăsăm în siaj debarcaderul Büyükdere, atmosfera la bord îşi schimbă compoziţia şi temperatura. Până aici fusese biciuită de o nerăbdare stăpânită, nerăbdare mascată

mai dibaci sau mai puţin dibaci, de neliniştile niciodată mărturisite, legate de capriciile motorului la mâna căruia suntem, o pană netă a acestuia robindu-ne din nou unui remorcaj hazardat, de întrebările niciodată rostite în legătură cu ceea ce ne rezervă Marea Neagră; de oboseală şi inconfort, de gustul sălciu al apei şi de monotonia listei de bucate. În clipa când debarcaderul celei din urmă escale rămâne în siaj, simţim gustul amărui al regretului. Croaziera a fost minunată şi, iată, îngrozitor de scurtă. Cu puţină detaşare faţă de treburile noastre terestre puteam atinge Samos; dacă nu chiar Rhodos. *Hai-Hui 2* s-a verificat doar parţial în Egeea. Ca şi echipajul. Atunci?

Ce diavol grăbit ne tot împunge dosul cu furca, făcându-ne să alergăm bezmetici de colo-colo?

Ce diavol al superficialităţii ne goneşte de la o idee la altă, de la un sentiment la altul, de la o stare de tranziţie la altă stare de tranziţie, de la o improvizaţie la altă improvizaţie?

Stabilitatea şi echilibrul să fi fost darurile altor epoci?

Ce ne aduce goana împotriva cronometrului nouă, ca oameni? Ce aduce ea timpului social?

Restaurantul de pe cheu este înţesat. Promenada de pe faleză plină de lume. Bărcile ancorate la larg, cheul şi restaurantele oferă acelaşi spectacol familial, amintind de neoimpresionişti: Signac şi Seurat; mai ales Signac, navigator pasionat şi tip redutabil, incomod, căruia bărcile îi vorbesc de dulcea armonie a formelor, iar iahturile de raţionalitatea elansată a cifrei, convertită în calităţi nautice. El însuşi velist de croazieră, Signac a înţeles ca nimeni altul poezia unei acostări şi melancolia unei plecări spre larg, surprinzând ceea ce portul oferă viu, colorat şi pitoresc în culori vibrante şi seducătoare. Melancolie şi o undă de regret, învăluind amical, duminica colorată viu de pe Bosfor. Este clipa când farmecul portului încearcă să-ţi lege barbetele la cheu şi când orizontul de după te ademeneşte viclean şi parşiv cu iluzia necunoscutului şi a noului, când rânduielile intrate în reflexul speciei şi dulcea chemare a ţarinei şi a femeii tale se insinuează pretutindeni la bord, stăpânind până la urmă puntea şi echea. Iată, avem în babord micile şantiere de caice şi şalupe de la Karagul. Dublăm stâncile şi în prova, acolo unde cele două coaste, rumeliotă şi anatoliană, se evazează, vedem linia albăstruie a Mării Negre. Lăsăm Saryer în babord, în portul lui larg şi dublam rapid cap Telitabia. Curentul este puternic, dar motorul ajutat de randă ne urcă voiniceşte spre Marea Neagră. După ce Rumeli-Kavagî rămâne în babord şi dublăm stâncile Dikili, viteza creşte simţitor. Reperăm o navă care urcă Bosforul. Are toate caracteristicile de formă specifice navelor româneşti. Skipperul manevrează astfel încât, fără să-i taie prova, să vină foarte aproape de ea. Trece un timp bun până când petrolierul *Bistreţ* ne ajunge din pupa. Navigăm foarte aproape de el, cu 7 noduri

pe loch. Animaţie pe comandă. Băieţii ies pe punte şi ne salutăm cu largi fluturări de braţe. Cineva ne priveşte prin binoclu. *Bistreţ* urcă maiestuos prin mijlocul strâmtorii. Ne depărtăm, revenind la două cabluri de coasta înaltă. Cerul se acoperă cu o plapumă sidefie de nori. Facem turism nautic, încrucişând iahturile care vin din baia Biuiuc-Limani, loc de week-end, o baie sălbatică, cu o staţie de salvare pentru ajutorarea navelor în dificultate şi o vedetă militară legată la geamandură. Coasta europeană se ridică aproape la verticală, este dublată de stânci, neprietenoasă şi pustie. Defilează cap Altâburnu, baia Garipce, o covată înfiptă în râpă, capul Garipce şi capul Popaz. Iahtul simte Marea. Cel dintâi val de hulă îl ridică uşor pe spinare.

Ora 18.25. Pe loch: 3330,2 mile marine. La 4 cabluri în relevment compas 360° – farul Rumeli. Hulă. Păstrăm motorul, ajutându-l cu randa până la ora 20,00 spre a ieşi de sub acţiunea absorbantă a strâmtorii.

Ora 20.00. Se opreşte motorul şi se ridică în poziţia pentru navigaţia cu vele. Marea de gradul 2 spre 3. Vântul din NNE cu 8 m/s, adică un cart dinaintea traversului. Vedem comanda şi pupa petrolierului *Bistreţ*. Luăm un drum de 340°, ridicând la post focul de drum. Navigaţie magnifică. Lochul indică o viteză de 7 noduri. Soarele este roşu murdar, prevestind vânt. Sau măcar rftenţinerea vântului care ne duce spre casă în condiţii optime. Ne pregătim echipamentul împreună cu mijloacele de semnalizare luminoasă şi musul anunţă solemn cea dintâi cină de la intrarea în Marea Neagră.

MARE NOSTRUM!

Noaptea de 10 spre 11 iulie este o noapte a deliciilor. Vântul bate constant, cu forţă, regăsim Steaua Polară pe care o ţinem în primul sart din tribord, controlând drumul cu compasul, carturile de noapte sunt incomparabil mai comode decât în Marmara, veghea mai relaxată. Se petrece o reconvertire stranie. Cu cât navigaţia este mai aproape de condiţii ideale, cu atât oboseala leşioasă înfiptă în trupurile şi în sistemul nostru nervos se transformă în regret şi în dorinţa de a prelungi croaziera împotriva oricărei raţiuni. Este o lăcomie nestăvilită de clipă, când toate simţurile aparent inerte se transformă în captatori ultrasensibili, înregistrând fiecare semn al cosmosului, semn care se converteşte în emoţie şi poezie, construind lungi şi fastuoase poeme mării, valurilor fosforescente, siajului; cerului, vântului, norilor, văzduhului încărcate de odori iodate, iahtului care pluteşte într-o mirifică penumbră plină de şoapte amăgitoare. Marea Neagră este de data asta clementă, ba şi binevoitoare. Plutirea noastră sub constelaţii ne justifică faţă de noi înşine. Pasiunea de a naviga cu vele are mereu

acoperire în aurul de Emu care fulguieşte din stele pe umerii şi pleoapele noastre. Skipperul simte orgoliul gâdilându-i vanitatea. Simte cum i se dilată plămânii dincolo de volumul lor obişnuit şi, spre a se păstra rezonabil, îşi recită cu adresă câteva din fabulele cunoscute, care flagelează tocmai excesul de bojoci şi de ceafă ţeapănă, maladie frecventă, condueând la anchiloza centralei cerebrale. Antidotul. Cel mai eficient este însă raportarea la câteva repere celeste alfa din Vulturul, prea frumoasa Altair; Corona Borealis şi, desigur, Triunghiul marinarului format din Vega, Deneb şi Altair. Hiparch a întocmit cel dintâi catalog ceresc, cunoscut de europeni încă din secolul doi înaintea erei noastre, aşa că este cazul să fim modeşti. Noaptea de 10 spre 11 iulie se trece în memoria croazierelor cu *Hai-Hui 2* ca o promisiune generoasă a navigaţiei în alizee.

Luni 11 iulie *la orele 09.25* situaţia echipajului la bord este înfloritoare şi optimistă. Planul de drum care prevede o traversadă Bosfor—Tomis, fără escală, se realizează la parametri optimi, cu toate că lochul este un mincinos. Mai exact, totalizatorul de mile înregistrează în minus faţă de viteza indicată raportată la timpul scurs între două citiri, ceea ce conduce la erori negative în estimarea punctului. După compas şi loch ar trebui să ne aflăm în punctul estimat φe = 42°3’ N; λe = 28°46’ E. Lochul ne spune că de aseară de la ora 20.00 până astăzi la orele 09.25 am parcurs numai 45,9 mile marine, ceea ce este o minciună sfruntată ţinând cont de viteza medie. Să sperăm că suntem nişte navigatori încercaţi şi că nu vom pintena continentul, ca să ieşim undeva în Baltica. Ziua îşi pierde ceva din argumentele care ne făcuseră înfloritori şi optimişti. Între 09.25 şi 12.50 vântul scade la 2—3 m/s, suflând constant din NNE, astfel încât putem ţine un drum de 330° care ne aduce acasă cu o viteză de 3—4 noduri. La ora 12.50 vântul se răsuceşte spre nord, adică se transformă în vânt de bulină, aşa că suntem nevoiţi să luăm un drum de 45°, care ne îndepărtează. Cerul este acoperit 6/10 de nori blajini cumulus şi strato-cumulus. Cu tot aspectul lui confuz, nu dă impresia că pregăteşte ceva neplăcut. Apa din canistre are un gust insuportabil. Greşeala de a nu recurge la remediile tradiţionale ne costă. La 15,35 vântul se întăreşte până la 4 m/s şi revine la N.NE, făcându-ne să schimbăm bordul. Punctul estimat este 42°11’ latitudine nordică şi 28°58’ longitudine estică. Nava *Rama 1* din Beirut, sub pavilion libanez, încărcată cu cherestea, ne confirmă drumul. Cherestea de la Constanţa, ne spunem. *Rama 1* se abate de la drum, venind aproape, să ne vadă. Se schimbă semne amicale, fără tiruri de obuziere şi rachete. Marea rămâne pustie, albastră, cutreierată de turme albe de berbeci. Modestă ca performanţe, molcomă, ziua trece în anonimat, adăugind pe loch numai 11 mile, ceea ce nu corespunde vitezei medii. La ora 19.00 venim la un drum compas de 350°, vântul rotindu-se spre

est. La ora 23.00 vântul cade. Marea de gradul 3 îşi spune cuvântul, sabordându-ne confortul. Jucăm stupid pe valuri, cu velele atârnând moi, randa bate nemilos punând la încercare cusăturile, gata să smulgă călăreţii. Se coboară, dar ruliul devine insuportabil. Ne pregătim pentru o noapte stupidă de stat în derivă pe hulă. Skipperul se nelinişteşte la gândul că se apropie fantastica oră zero şi că mâine este o zi cu ghinion: marţea.

Marţi 12 iulie la ora 0.25 calmul plat devine ridicol, oboseşte greementul şi burzuluieşte skipperul, punându-i nervii la încercare. Datele hidro-meteorologice, obiective, sunt preluate de sensori, trecute prin computerul cerebral şi transformate în date subiective, psihologice. Asta înseamnă că subiectul, recte skipperul, căruia începuse să i se înţepenească ceafa de orgoliu, se pune în relaţie cu distanţa rămasă până la Tomis, cu multele lui treburi care ar putea fi soluţionate cu un ceas mai devreme, cu o mie şi una de idei active, toate legate de mişcare şi viteză, pierzându-şi umorul. Consideră că este absurd să se răsucească după cârmă în largul litoralului bulgăresc şi că exerciţiile de virtuozitate care-l fac să guverneze la o stea, când o adiere inexplicabilă îl răsuceşte de 360°, nu duc nicăieri, rămânând doar încercări sterile de a-şi dovedi incapacitatea de a se sincroniza cu mama natură. Lipsa de viteză îi paralizează centrele de comandă. Secolul l-a viciat într-atât, încât nu mai vrea să descifreze sensurile şi binefacerile repaosului. Ale lentorii care distanţează de eveniment, lăsând raţiunea să-l cerceteze în profunzime. Viteză pe orizontală, adică superficialitate, adică imagini abia conturate în loc de judecăţi de valoare, suprafeţe în loc de volume, impresii în loc de certitudini.

La orele 05.35 se constată că iahtul face apă din belşug, alarmând skipperul. Nu există niciun motiv obiectiv care să fi dus la o gaură de apă sau la o slăbire a corpului. Să cercetăm chestiunea ştiinţific, eliminând inconfortul produs de imaginaţia luxuriantă a echipajului. Singura gaură în barcă, este gaura spadei lochului. Puiu ridică paiolul. Constată că apa curge în voie între spada lochului şi tubul de cauciuc care înveleşte transmisia. Aplică un nou colier din sârmă zincată, fără ca infiltraţia de apă să se oprească. Scoate nouă găleţi de apă din santină. Dacă nu stopăm infiltraţia, riscăm să ne transformăm în submarin. Se adevereşte supoziţia skipperului. Fixată superficial pe crusta de chit, hâţâită pe valuri, punct de aplicaţie al unor forţe acţionând viguros, spada lochului se mişcă în lăcaşul ei, lăsând loc apei. Puiu pregăteşte calafat şi îl bate în jurul lochului. Se montează paiolul. Se aşteaptă vântul. Deocamdată există o boare, care adie la răstimpuri, răsucindu-se de jur împrejurul orizontului. Să ne căutăm rezervele de umor. Dacă au mai rămas câteva fărâme pe fundul sacului de marinar.

Teoretic, în asemenea situaţie se doarme, se face plajă sau program la sac, se citeşte, lăsându-se pentru altădată rezolvarea problemelor fundamentale, ca şi panseurile adiacente. Tentând mereu să acorde activ zona propriilor lui teorii cu activitatea practică, skipperul reuşeşte să acopere câteva din dezideratele de mai sus. Adică face plajă, citindu-l pe Constantin Novac cu al său *Fericit cel ce ca Ulise…, sup*raveghind cu ochi vigilent dacă iahtul mai face apă.

Constantin Novac ne făcuse o scurtă vizită într-una din zilele care au precedat plecarea, skipperului îi place acest confrate tomitan cu blândă figură de viking paşnic, scriitorul n-a mai revenit, cartea sa care aştepta un autograf aparţinând, prin Puiu, bibliotecii iahtului… Deci skipperul încerca să uite calmul plat, trăgând între iaht şi univers cortina lecturii. Pe măsură ce se cufunda în universul lui Constantin Novac, în abila lui metodă de a investiga profesionistul mării şi a-l redimensiona fără exagerări şi fără fast, pe măsură ce viziunea lui asupra călătoriei ca aventură a cunoaşterii de sine se confruntă activ cu viziunea skipperului, lucrurile la bord începuseră să se echilibreze şi să-şi dobândească proporţiile reale. Este evident că ne aflăm în zona de calm plat semnalată nouă de regretatul corăbier bulgar Barba Petro. După cum tot atât de evident este faptul că presiunea apei a scuipat colierul de stupă bătut de Puiu şi că apa s-a ridicat la un nivel inacceptabil. În consecinţă se întrerupe lectura, revenind din Oceanul Indian, în Marea Neagră. Se scoate apa din santină şi musul, pus în alertă, bate un nou colier de stupă, ajutându-se de lama ’Cuţitului. Tot el sugerează să folosim motorul pentru a ieşi din această zonă malefică, asigurând skipperul că dispune de benzină pentru încă 4 ore de marş. Skipperul hotărăşte să păstreze combustibil pentru 2 ore de navigaţie cu motorul. Hotărârea fiind luată, se încearcă în Marea Neagră calităţile spumante ale săpunului folosit în Marmara şi Egeea. O baie la pupa spală de slinul derivei. La ora 14.40 (skipperul trage de timp, doar, doar se va ridica vântul, iahtul fiind un velier sută la sută, nu un fifthy-fifthy), se porneşte motorul. Căldură de iad. Carburatorul înfundat face o mie de nazuri. Se constată că noul colier de stupă a obturat etanş lăcaşul lochului şi că în santină nu mai intră nici măcar un strop de apă. Construcţia lui Iacob este perfectă, corpul fiind total etanş. Dacă eram putinţei mai atenţi, făceam toată croaziera cu santina uscată. Concluzia este limpede. Niciun fel de rabat la lucrările care pregătesc iahtul pentru lansarea la apă.

Ora 14.45. Începem navigaţia cu motorul. Pe loch sunt totalizate 3399,8 mile marine. Luăm drum compas de 360° pe o mare oglindă. La ora 16.20 ieşim, din zona de calm plat din largul Sozopol-Igneada. O briză uşoară are tendinţa să se stabilizeze din ESE, ceea ce ar fi excelent… Este momentul să se deschidă o paranteză puţintel mai tehnică iahtului Hai-*Hui 2 i s*-a întâmplat de câteva ori să se găsească

în centrul sau la periferia unor zone cu alte caracteristici termice, barice, meteo şi hidrologice decât ale mării care înconjura acea zonă. De la bordul navelor cu propulsie mecanică, acest fenomen de micro-climat este inobservabil. Altfel se pune problema pentru velistul de croazieră, căzut într-o micro-zonă de calm plat. Sau intrat în zona cu efect de horn de la gura văilor. Sau sub ecranul unei coaste înalte. Sau în anaforul creat de curentul care se loveşte de o insulă. Paranteza se închide şi la ora 16.45 se stopează motorul, ridicându-se la post randa şi genovezul 2 tangonat. Tăcerea susurată a mării se umple de hârâitul puternic al unui motor. La două mile în pupa, un submarin navigând la suprafaţă ţine un drum spre larg. Dacă aveam vânt, diseară, ori la noapte, trebuia să vedem Tomisul. Vântul, abia o adiere, cu 1 m/s ne împinge uşor spre casă… Lochul când se blochează, când se deblochează, minţindu-ne mereu. Este greu să-l supraveghezi şi să-i notezi toate opririle şi pornirile, pentru a ţine o evidenţă cât de cât apropiată de realitate. Adierea (suntem prea la larg spre a fi briză) se menţine din ESE cu 0 m/s. A doua noapte în Marea Neagră este blândă şi fastuoasă. Renunţăm să aprindem felinarul de vânt. Drumul vapoarelor Bosfor—Constanţa este la două-trei mile în tribord. Când şi când, cartul identifică luminile de drum ale navelor, confirmând astfel propriul nostru drum. La ora 21,15 o navă bulgărească recepţionează semnalele noastre luminoase şi, după ce ne prinde în fascicolul incandescent al proiectorului, ne transmite „drum bun“ folosind farul cu eclipsă.

Lanternele cu acumulatori îşi dovedesc încă o dată eficienţa la orele 02.25 când o navă ne ajunge din pupa, evitându~ne prompt, ca răspuns la semnalizarea skipperului. Carturile se rotesc conform rutinei de bord. Dimineaţa de ***miercuri 13 iulie*** ne găseşte în largul capului Caliacra, pe un drum de 360°, ţinut în intenţia de a dubla capul la o distanţă mai mare decât o milă, cu atât mai mult cu cât o pâclă densă ucide vizibilitatea. Vântul s-a rotit prin sud, spre vest, bătând din VSV cu 2 m/s. Navigăm cu randa şi genovezul netangonat. La ora 06.45 lochul totalizează 3421,0 mile marine. Punctul estimat folosind citirile lochului necorectate ar fi 42°47’ latitudine nordică şi 28°45’ longitudine estică. Vântul hărniceşte în vele până la 10.50 când ostenit de atâta trudă se duce să tragă aghioase, lăsându-ne să dansăm penibil pe hula uşoară. Revine la treabă, de data asta cu gânduri serioase, spre ora 13.30 când bate din VSV cu 3 m/s. Navigăm cu velele în foarfecă având pe loch 4 noduri. Punctul stabilit la ora 14.45, având coordonate 43°01’ latitudine nordică şi 28°45’ longitudine estică, dar şi un mineralier trecând spre Constanţa prin tribord sub 3 mile, obligă skipperul să pună prova pe Mangalia şi-să ia un drum de 345°. Cu atât mai mult cu cât se aude distinct canonada de exerciţiu din poligonul de la Kamen briag. Se estimează că ne-au mai rămas de parcurs 45 Mm

într-un timp de 15 ore. Presimţim sfârşitul croazierei. La bord nu se manifestă niciun fel de entuziasm. Între orele 15.00 şi 16.10 pauză de vânt, sau de briză. La 16.10 vântul reia, dar din NE cu 3—5 m/s, ceea ce ne dă o viteză medie de 5 noduri.

Revelaţia are loc la 16.30 când se vede prin pâclă coasta carcteristică dintre Kamen briag şi Muhu Liman. Orice dubiu se risipeşte. Traversada s-a executat navigându-se estimat, lochul mecanic dând o eroare în minus de 15 mile marine. Se constată o invazie de muşte foarte agresive. La ora 18.10 vântul se întăreşte, ridicându-ne viteza la 6 noduri. Prin pâcla rarefiată identificăm balizele poligonului de tragere; iar la 18.40 vântul răreşte pâcla, dând skipperului posibilitatea să releveze farul Şabla în 320° şi să distingă net capul Caliacra. După bunul obicei al casei, vântul suflă în rafale puternice care ne apropie de Mangalia. Se pare că lui Neptun nu-i face plăcere să constate la bord semne de megalomanie şi fraze fgfnfarone („am navigat la grad“, „bravo echipaj “ etc. Etc.) pentru că la ora 19.35, un salt al vântului spre nord ne flagelează orgoliul cu o rafală nebună din prova, stopându-ne viteza înainte şi răsucindu-ne spre larg, după care, istovit şi mahmur, vântul cade, lăsându-ne mofluzi în largul capului Şabla, la nici 4 mile de coastă. Au loc două fenomene notabile. Unul ţinând de psihologia echipajului, celălalt de meteorologie. Cu tot orgoliul gata să ţâşnească prin toţi porii, cu toată nerăbdarea sfârşitului de croazieră, cu tot entuziasmul stârnit de modul exemplar în care vântul se purtase în ultimele jumătăţi de oră, greva în care intrase, paralizându-ne în vederea farului Şabla, nu produce asupra echipajului niciun fenomen psihologic depresiv. Dimpotrivă. Se pare că echipajul s-a racordat ritmului real al croazierei cu vele dictat de mama natură, lăsându-şi la gaderobă ţâfnele terestre. Al doilea fenomen notabil şi revelator este spectacolul pe care-l dă, vizibil, ca într-un laborator uriaş, revenirea în arenă a vântului de V.SV., anulând cronologia alternantă a brizelor de zi şi de noapte. Aici are loc o paranteză. Calmul plat care se instaurase spre orele 20.00 ţinea de ordinea firească a regimului brizelor. Adică marca încetarea brizei de zi – de la mare la uscat – pregătind briza de noapte – de la uscat la mare. Dar iată că în pupa iahtului, sub câteva cabluri, marea începe să se încreţească pe o bandă egală cu lăţimea care ne desparte de uscat. Pe acest coridor, dincolo de care luciul rămâne oglindă, vântul începe să se întărească vizibil. La 20.40 suflă cu un metru pe secundă, la ora 22.00 atinge 4 metri pe secundă şi se stabilizează la această viteză, dându-ne o viteză de 5 noduri, ceea ce ne apropie de condiţii ideale în Marea Neagră.

Vedem farul Mangalia şi punem prova pe el.

Tot litoralul de la cap Caliacra la Mangalia îşi etaleză salbele de lumini ale localităţilor, panorama feerică semănând cu o proiecţie

didactică de navigaţie costieră. Puiu duce iahtul până la travers far Mangalia, când predă echea.

Este ***joi 14 iulie*** *ora 03.30* şi, după ce skipperul dublează Mangalia, are vreme să savureze îndelung fiecare minut al nopţii feerice care învăluie iahtul. Un sentiment ciudat, cu atât mai ciudat cu cât se repetă la fiecare intrare în apele teritoriale româneşti, îl bântuie, umplându-l cu aromele nostalgice şi tonice şi duioase ale acelei părţi esenţiale din el însuşi, rămasă acasă. Vântul, de data asta prieten, ţine lochul la 5 noduri. Se scurg prin babord staţiunile estivale, arhitectură inedită implantată în întuneric printr-un procedeu "pointillist", în care jocul becurilor pe verticală, orizontală şi în profunzime, decupează din noapte spaţii ghirlandate, umanizând uscatul. Se stabileşte un flux sentimental între acest uscat familiar şi iaht. Spaţiul are brusc calităţi absorbante. Se petrece o resorbţie a skipperului în prezentul istoric. Se restabilesc legăturile fireşti. Avem. Aproape nava bază grănicerească *Tismana* şi gazdele primitoare da la escala tehnică a începutului de croazieră contra cronometru. Iată faleza plimbărilor de fiecare seară a scurtei escapade estivale anuale, iată ospitaliera Casă a Scriitorilor cu amfitrionul ei Axin mereu solicitat de capriciile confraţilor mei, iată Olimpul, iată întunericul care desparte Olimpul de Costineşti, iată spuma albă a berbecilor şi ce minunat cântec îngână în arboradă vântul acesta harnic de VSV. Şi ce sentiment voios, aproape juvenil subordonează flegma şi morga skipperului, care de ani de zile încearcă să-şi confecţioneze o moacă de bătrân lup de mare, toate eforturile lui rămânând sterile, în vreme ce velişti de faleză şi lacuri interioare reuşesc perfect s-o aibe şi ce superbă lecţie de neoimpresionism şi meteorologie (capitolul „Previziunea meteo cu mijloacele bordului") dă răsăritul soarelui, la o milă marină sud de farul Tuzla!

Binecuvântat fii Neptun, zeu atotputernic al Mării! Skipperul se închină răsăritului fastuos, jertfind zeului un strop din preaplinul orgoliului său. Desigur, maliţios, gândeşte că Neptun a avut o noapte desfătată, nu comite indiscreţii, ştie metehnele zeului puţintel prea afemeiat pentru vârsta lui respectabilă, dar bărbaţi suntem şi în plus marinari, aventura nocturnă se trece la pasiv şi vântul de 8 metri pe secundă se primeşte cu inima şi velele deschise. Dar scump, oferit cu zgârcenie de zeul tutelar la alte întoarceri ale lui *Hai-Hui 2,* zeu aflat în toane proaste după nopţi de asceză.

La ora 06.25 suntem la traversul farului Tuzla, pe o mare de porfir lichid. Faleza arde în culori mocnite. O lebădă rănită încearcă să decoleze. Încercare dureroasă, eşuată într-o plutire plină de graţie resemnată. Facem surf cu 9 noduri pe loch. Este cea dintâi întoarcere în surfing. Rada Agigea se străbate în zbor îmbătător. Nu întâlnim prietenii noştri de fiecare croazieră, grănicerii marinari şi aviatorii

elicopterişti, cei dintâi oameni care ne spuneau tradiţionalul: „Bine-aţi venit acasă!“

La ora 09.15 tăiem pasa de intrare în portul Constanţa şi dublăm navele aflate la ancoră. Echipajul unei nave sovietice se strânge la pupa şi ne face semne frenetice de bun venit. Băieţii au spirit sportiv şi sunt „fair-play“. Ar fi meritat să li se transmită prin porta-voce felicitări pentru modul cum a funcţionat bravul nostru „Veterok“.

09.20. Intrăm în rada Tomis. Vântul este ecranat de dig, coastă şi oraş. Puiu aşează la post baloanele de acostare. Face ordine în cabină. Îmbrăcăm o ţinută convenabilă, pentru a putea primi la bord oficialităţile. Vântul ecranat de oraş trebuie ajutat cu motorul.

Ora 09.46. Lochul totalizează 3475,5 mile marine.

Intrăm în portul Tomis cu velele şi motorul. Acostăm la cheul grăniceresc.

Croaziera anului 1933: Tomis-Varna-Istanbul-Çanakkale-Mytilene-Chios- Çanakkale-Gelibolu-Istanbul Tomis, totalizând pe loch 833,1 mile marine a luat sfârşit.

UN ABORDAJ SPECTACULOS

ÎNAINTE DE EPILOG
ŞI O ALTĂ PLECARE SFRE SUD

Brusc, ne punem sub presiune. Lângă iahtul *Triton* aflat pe cheu a tras o auto-macara de 15 tone cu braţ lung. Chestiunea devine palpitantă. Dacă reuşim să acostăm la cheul nostru câtă vreme auto-macaraua îl dă pe *Triton* la apă, bătălia noastră cu cronometrul este câştigată. Adică ridicăm iahtul pe cavalet, ne strângem lucrurile în sacii de marinar şi cu primul tren ne întoarcem acasă. Este o şansă dintr-o mie. Trebuie s-o câştigăm. Croaziera a durat 27 de zile, din care escalele ne-au consumat zile, calmul plat 4 zile, rămânându-ne pentru navigaţia efectivă doar 16 zile. Echipajul apreciară că viteza medie realizată în cele trei mări şi strâmtori este onorabilă, drept pentru care se felicită ceremonios.

Autorităţile sosesc însoţite de medicul portului. În orient este o epidemie de holeră şi suntem preveniţi să luăm toate măsurile care se impun, semnând de luare la cunoştinţă. Ca întotdeauna, formele se fac rapid şi curtenitor. Ştampila încheie pagina finală a croazierei în „Jurnalul de bord.“

Motor!

Drumul până la molul iahturilor este barat de câteva bărci sportive cu vele, de bărcile pescarilor, de hidrobiciclete conduse anapoda, de bărci de agrement vâslite aiurea. Se pare că nimeni nu este preocupat de modul cum aceste ambarcaţii ale municipalităţii încurcă circulaţia navelor în port.

Skipperul alege un şenal liber printre bărcile de agrement „păzite” de un fel de tânăr foarte deşirat care face plajă pe puntea unui iaht, se pare *Sirius.* Motorul îşi face datoria. Musul îşi face datoria. Skipperul pare fascinat de faptul că auto-macaraua roteşte iahtul *Triton* peste cheu, lăsându-l uşor la apă. Bătălia pentru automacara pare câştigată. Un „bum” răsunător. Un şoc. Ceva de lemn căzut din cer se pare că are tendinţa să percuteze scăfârlia demnă a skipperului, în vreme ce un fel de răget îi sfredeleşte rărunchii. Tânărul deşirat, ilegal pe puntea lui *Sirius,* strigă ca înjunghiat. Proiectilul din lemn se dovedeşte a fi vârful unui catarg de F.D. Rupt în abordaj, tânărul este vardia bărcilor sportive şi rafala care le-a răsucit de 360°, se duce spre larg, chicotind neruşinat.

Altă dată, niciun gând insinuant la adresa moralităţii zeului tutelar. *Hai-Hui 2* acostează, după ce se aşază puţintel cu chila pe bolovanul care obturează accesul la cheu, pe fundalul clamoros făcut de vardie.

Puiu fuge la automacara, după ce trece barbeta vechilor noştri prieteni.

— Atât de repede? întreabă unii.

— Chiar în Chios? se miră subţire alţii, dealtfel redutabili pescari de

guvizi, surâzând cu subînţelesuri.

— Ah, ştampilele, îşi spune skipperul, primind la bord pe responsabilul bărcilor sportive. Dauna se plăteşte pe loc. Ţipetele disperate ale deşiratului, care dacă veghea în loc să doarmă la soare, îşi salva catargul, au fost luate de vânt şi duse în larg. Puiu l-a alarmat pe Valentin, singurul reprezentant al familiei Asimit prezent la domiciliu şi telefon. Se prezintă automacaraua. La ora 12.25 *Hai-Hui 2* este ridicat pe cavaletul unde va ierna. Cursa împotriva timpului continuă. Se dezarmează iahtul. Se strâng şi rânduiesc velele, echipamentul, hărţile, documentele de bord. Iată că, la capătul cheului, se vede forfotă la iahtul *Dolojman* amarat acolo. Iahtul aparţine unui velist din Cluj-Napoca – Alexandru Pătraşcu – pasionat al mării, cu câteva croaziere notabile în bazinul Mării Negre. Bucurie cu sensuri explicite pentru iahtingul românesc de croazieră. *Dolojman* ridică velele pentru Pireu. Este mai mic decât *Hai-Hui 2,* echipajul fiind format din skipperul Alexandru Pătraşcu, biologul cluj an Nicolae Coman de la universitatea „Babeş-Bolyai“ şi feciorii acestora, doi adolescenţi, pentru care echipajul lui *Hai-Hui 2* strigă de trei ori „hip-hip, ura!“ Iată nişte temerari!

Se transferă informaţii şi se urează: „bun cart înainte şi vânt de pupa!“

Vine val vârtej Relu Asimit care intră în atmosferă rapid şi eficient, ajutându-l pe Puiu să ducă motorul la butoi şi să-l pornească în apă dulce, spre a-i spăla măruntaiele pline de sare.

La ora 14.30 totul este strâns, sortat, sacii sunt plini, iahtul pe cavalet, echipajul gata pentru a se ambarca la tren.

Ora 14.45.

Echipajul se ambarcă în „Dacia 1300“ îmbunătăţită după sistem inginer Teodor Asimit.

Hai-Hui 2 rămâne pe cavalet. *Dolojman* se pregăteşte pentru a lua largul. O bucurie tristă, plină de nostalgie, pune stăpânire pe echipaj.

Skipperul îşi examinează musul prin oglinda retrovizoare. Iată că de data asta n-a greşit. Tânărul maistru energetician din Oradea a oficiat demn sacrala lui comuniune cu marea, îndemnându-şi skipperul să treacă dincolo de un „Jurnal de bord“ ţinut conştiincios şi pedant. Ajutându-l să răspundă întrebărilor care preced aventura existenţială numită „croaziera cu vele“! Deci, se poate. Se poate ca un om, indiferent cărui punct geografic al ţării aparţine, să se amarinizeze în sensul plenar al cuvântului, lăsându-şi la uscat partea din el care aparţine uscatului. Se poate ca un om purificat de arderea în propria lui pasiune să se impună realităţii bordului ca o entitate creatoare şi modelatoare de eveniment. Se poate ca un tânăr modest, disciplinat, conştiincios, tenace şi cu umor lent, ardelenesc, să se impună skipperului cârcotaş, cusurgiu şi aspru, dur, cum cleveteşte portul,

făcându-l să iasă din armură la soare şi aici, în plină lumină a adevărului, să-l omagieze pe echipierul al cărui umăr l-a simţit alături. Chemat la manevră de zeci de ori, ziua sau noaptea, făcând acrobaţie la prova urcată spre cer sau pionjând în gol, spălat de deferlanţi, stăpânind velele cu trupul care găseşte resurse infinite să reziste, multiplicându-şi eforturile, biciuindu-şi ingeniozitatea spre a găsi soluţii rapide pentru zecile de incidente ale bordului, stăpân pe el, pe voinţa lui, pe astăzi şi de ce nu… pe mâine, tânărul văzut prin oglinda retrovizoare cji într-un caleidoscop rapid al croazierii, merită elogiul şi fişa. Benefica fişă. Cu anul şi răstimpul în care şi-a lepădat masca cotidiană sub care-şi disimulase forţa şi visele, câştigându-şi printr-o suită de atitudini tot ce ţine de demnitatea substantivelor proprii. Deci, Vasile Olteanu, din Oradea.

— Sper că ai să te întorci la iaht, să faci o curăţenie lună, mârâie skipperul, văzând în oglindă chipul obosit, încercănat, dar surâzător al musului.

Ce naiba de disciplină şi ce naiba de echipaj există la *Hai-Hui* 2, indiferent că iahtul stă cocoţat pe cavalet, când în oglinda retrovizoare se vede doar mutra fericită a musului, prea repede redevenit civil, lăfăindu-se neregulamentar pe perna automobilului care ne poartă, ireversibil, spre croaziera de mâine?

ÎN LOC DE EPILOG

În iarna lui 1933 skipperul lui *Hai-Hui 2* ştie că şi-a găsit secundul. Cu condiţia să nu-l ameţească succesul. Să nu-l acapareze uscatul. La Grădiştea, în mirificul peisaj al luncii bântuită de ninsori grele, amândoi visează Sudul. Nesfârşirea albastră a mării, crestele albe ale valurilor, linia zimţată a legendelor împietrită în vârfurile indigo ale munţii care împung orizontul cu nume fabuloase: Rhodos, Karpathos, Creta… Şi de ce nu: Trinidad-Tabago, Calapagos, Marchizele, Tahiti, Noile Hebride, Cocos, Chagos, Seychelles…

Cad ninsori arctice şi sub puful lor alb, sevele îşi croiesc implacabil drumul spre muguri.

Ca dintotdeauna!

Grădiştea de Argeş
August 1983 – ianuarie 1984

Sfârşit